

*provincie*  
**GELDERLAND**

Inpassingsplan

# **Rondweg N345 De Hoven/Zutphen**

*Zienswijzennota*

## Inhoudsopgave

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Inhoudsopgave .....                   | 2  |
| 1. Inleiding .....                    | 4  |
| 1.1 Wat vooraf ging .....             | 4  |
| 1.2 Leeswijzer .....                  | 4  |
| 2. Thematische beantwoording .....    | 4  |
| 2.1 Inleiding .....                   | 4  |
| 2.2 Tracékeuze .....                  | 4  |
| 2.3 Bereikbaarheid De Teuge .....     | 6  |
| 2.4 Communicatie .....                | 8  |
| 2.5 Planschade .....                  | 8  |
| 3. Beoordeling zienswijzen .....      | 9  |
| 3.1 Inspreker genoemd onder 01 .....  | 9  |
| 3.2 Inspreker genoemd onder 02 .....  | 9  |
| 3.3 Inspreker genoemd onder 03 .....  | 12 |
| 3.4 Inspreker genoemd onder 04 .....  | 13 |
| 3.5 Inspreker genoemd onder 05 .....  | 14 |
| 3.6 Inspreker genoemd onder 06 .....  | 14 |
| 3.7 Inspreker genoemd onder 07 .....  | 16 |
| 3.8 Inspreker genoemd onder 08 .....  | 17 |
| 3.9 Inspreker genoemd onder 09 .....  | 18 |
| 3.10 Inspreker genoemd onder 10 ..... | 20 |
| 3.11 Inspreker genoemd onder 11 ..... | 21 |
| 3.12 Inspreker genoemd onder 12 ..... | 21 |
| 3.13 Inspreker genoemd onder 13 ..... | 22 |
| 3.14 Inspreker genoemd onder 14 ..... | 23 |
| 3.15 Inspreker genoemd onder 15 ..... | 25 |
| 3.16 Inspreker genoemd onder 16 ..... | 26 |
| 3.17 Inspreker genoemd onder 17 ..... | 28 |
| 3.18 Inspreker genoemd onder 18 ..... | 29 |
| 3.19 Inspreker genoemd onder 19 ..... | 29 |
| 3.20 Inspreker genoemd onder 20 ..... | 30 |
| 3.21 Inspreker genoemd onder 21 ..... | 31 |
| 3.22 Inspreker genoemd onder 22 ..... | 33 |
| 3.23 Inspreker genoemd onder 23 ..... | 34 |
| 3.24 Inspreker genoemd onder 24 ..... | 35 |
| 3.25 Inspreker genoemd onder 25 ..... | 36 |
| 3.26 Inspreker genoemd onder 26 ..... | 37 |
| 3.27 Inspreker genoemd onder 27 ..... | 39 |
| 3.28 Inspreker genoemd onder 28 ..... | 41 |
| 3.29 Inspreker genoemd onder 29 ..... | 43 |
| 3.30 Inspreker genoemd onder 30 ..... | 44 |
| 3.31 Inspreker genoemd onder 31 ..... | 46 |

|      |                                                              |    |
|------|--------------------------------------------------------------|----|
| 3.32 | Inspreker genoemd onder 32.....                              | 48 |
| 3.33 | Inspreker genoemd onder 33.....                              | 49 |
| 3.34 | Inspreker genoemd onder 34.....                              | 50 |
| 3.35 | Inspreker genoemd onder 35.....                              | 51 |
| 3.36 | Inspreker genoemd onder 36.....                              | 52 |
| 3.37 | Inspreker genoemd onder 37.....                              | 53 |
| 3.38 | Inspreker genoemd onder 38.....                              | 54 |
| 4.   | Overzicht wijzigingen .....                                  | 55 |
|      | Bijlage 1 Verkeerskundige analyse ontsluiting De Teuge ..... | 56 |

## **1. Inleiding**

### **1.1 Wat vooraf ging**

Het College van Gedeputeerde Staten (GS) van Gelderland heeft op 2 juli 2013 de tracékeuzenotitie vastgesteld. Hiermee sprak zij de voorkeur uit voor een noordelijk ligging van de rondweg om De Hoven. Het College gaf daarbij de opdracht om de onbedoelde negatieve effecten zoveel mogelijk te mitigeren. GS hebben op 30 september 2014 het ontwerp inpassingsplan (IP) voor de geoptimaliseerde noordelijke variant van de rondweg vastgesteld. Het ontwerp IP “N345 Rondweg De Hoven/Zutphen” met bijbehorende stukken heeft zes weken ter inzage gelegen. Eenieder is in de gelegenheid gesteld om in de periode van 9 oktober tot en met 19 november zienswijzen in te dienen op het ontwerp IP.

In voorliggende zienswijzennota worden de zienswijzen die betrekking hebben op het IP samengevat en beoordeeld. GS hebben 38 zienswijzen ontvangen. Vrijwel alle zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor gestelde termijn. Eén zienswijze, nr. 37, is op 20 november 2014 ingediend. Deze zienswijze is daarom niet in behandeling genomen in voorliggende nota. De zienswijze in het kader van de hogere grenswaarde procedure wordt in die procedure beantwoord.

### **1.2 Leeswijzer**

Een aantal thema's wordt bij meerdere zienswijzen genoemd. Deze onderwerpen komen in hoofdstuk 2 aan de orde. In hoofdstuk 3 is elke zienswijze samengevat en beoordeeld. Na de samenvatting en beantwoording van de betreffende zienswijze is aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het provinciaal inpassingsplan (IP) N345 Rondweg De Hoven/Zutphen. Aan het einde van voorliggende nota, in hoofdstuk 4, staat een overzicht van de voorgestelde wijzigingen van het IP ten opzichte van het ontwerp.

## **2. Thematische beantwoording**

### **2.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgend in op de thema's 'tracékeuze', 'ontsluiting De Teuge', communicatie en planschade. In de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar onderstaande onderwerpen.

### **2.2 Tracékeuze**

Veel van de zienswijzen gaan in op de tracékeuze. Daarbij wordt hoofdzakelijk ingegaan op de vraag waarom niet voor het zuid alternatief gekozen is of voor een tracé westelijk van de spoorlijn. Eenmaal is de verschuiving in zuidelijke richting van het oorspronkelijke noord alternatief als negatief benoemd.

Onderstaand is de totstandkoming van de alternatieven en de afweging bij de tracékeuze samengevat.

### *Alternatieven*

Voorafgaand aan de milieueffectrapportage (m.e.r.) is een brede verkenning doorlopen, waarin zeer uiteenlopende opties voor de ligging van een rondweg om De Hoven zijn beschouwd. Hierin zijn zowel tracés ten noorden als ten zuiden van De Hoven bekeken evenals tracés ten oosten en westen van de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Het tracé ten noorden van De Hoven viel in de eerste fase van de verkenning af vanwege omvangrijke schade aan natuur en hoge kosten. Het tracé westelijk van de spoorweg is samen met de tracéalternatieven ten zuiden van De Hoven in de verkenning beoordeeld op een breed scala aan effecten. Geconcludeerd is dat alle tracéalternatieven de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in De Hoven kunnen oplossen. Het tracé westelijk van het spoor leidt echter tot een verminderde bereikbaarheid van het centrum van Zutphen vanwege de grote omrijdafstand vanuit Apeldoorn en tot meer negatieve effecten op het gebied van natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie. Op basis van de verkenning is besloten een m.e.r.-procedure te doorlopen voor het bekende noord alternatief en zuid alternatief omdat deze alternatieven de meest effectieve oplossing boden met de minste negatieve effecten tot gevolg. Om te komen tot tracéontwerpen met voldoende detailniveau om het m.e.r.-onderzoek te verrichten is voorafgaand aan de m.e.r., in samenwerking met de gemeenten Brummen en Zutphen, een ontwerpproces doorlopen. In dit proces zijn de zoekgebieden van het noord- en zuid alternatief, die zowel oostelijk als westelijk van de spoorlijn gelegen waren, uitgewerkt tot realistische tracés die goed ingepast konden worden in het landschap. Deze alternatieven vormden het vertrekpunt voor de m.e.r.

In een later stadium is door bewoners van De Hoven een alternatief uitgewerkt voor een tracé westelijk van de spoorweg. Omdat deze voorgestelde variant niet één op één overeenkwam met de westelijke variant die in de verkenning is onderzocht is besloten om nader globaal onderzoek te verrichten naar de door de bewoners aangedragen variant. Daarbij is in kaart gebracht op welke onderdelen dit Bewonersalternatief tot een verbetering of verslechtering leidde ten opzichte van de in de m.e.r. onderzochte alternatieven. Uit het onderzoek bleek dat het Bewonersalternatief zich in positieve zin voornamelijk onderscheidt op het gebied van de hoeveelheid verkeer en de geluidsbelasting op de Kanonsdijk en de beleving van de rondweg voor bewoners van De Teuge. Het Bewonersalternatief onderscheidt zich in negatieve zin voornamelijk op het gebied van reistijden richting het centrum van Zutphen, verkeersafwikkeling op de Cortenoeversebrug en achterliggende wegvakken en kruispunten, risico op sluipverkeer noordelijk van De Hoven en tweemaal een doorsnijding van de Voorstondense Beek. De conclusie van het onderzoek was dat de positieve effecten van het Bewonersalternatief niet opwegen tegen de negatieve effecten.

### *Tracékeuze*

Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek zoals verwoord in het Milieueffectrapport (MER) is een tracékeuzenotitie opgesteld (zie bijlage 16 van het inpassingsplan) waarin voor zowel het Zuidalternatief als het Noord alternatief een pleidooi is weergegeven.

Het afwegen hiervan heeft geresulteerd in de keuze voor het Noord alternatief. De belangrijkste overwegingen daarbij waren dat het Noord alternatief het best scoort op de doelstelling van het verbeteren van de bereikbaarheid voor autoverkeer (vooral op de verbinding van de N345 met het centrum van Zutphen) en het verminderen van de barrièrewerking.

#### *Optimalisatie van het voorkeursalternatief*

Na de tracékeuze is gewerkt aan een verdere optimalisatie van het voorkeursalternatief. Diverse kleine en grote verbeteringen zijn doorgevoerd om een tracé uit te werken die zo goed mogelijk aan de doelstellingen met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid voldoet, landschappelijk inpasbaar is en zo min mogelijk negatieve neveneffecten kent. De grootste wijziging betreft het over een beperkte afstand in zuidelijke richting verschuiven van het tracé, waardoor de beleving vanuit het woongebied verbetert en een acceptabel geluidsniveau bereikt wordt, zonder grootschalige maatregelen die het landschap aantasten.

### **2.3 Bereikbaarheid De Teuge**

Een aantal zienswijzen gaat in op de bereikbaarheid van De Teuge I en II. Het tracé van de rondweg doorsnijdt de Baankstraat en de parallelweg van de huidige N345. Deze routes zijn in de toekomst enkel door het fietsverkeer te gebruiken. De zorgen hebben met name betrekking op de toegankelijkheid van de wijk. Gevreesd wordt dat de bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten, buurtbus, vrachtverkeer en gemotoriseerd verkeer afneemt en dat de ontsluitingsstructuur die ontstaat, leidt tot verkeerstoename en verkeersonveiligheid voor fietsers op de Baankstraat en de Oude Kanonsdijk. Een aantal insprekers vraagt om het openstellen van de fietstunnels voor alle verkeerssoorten.

Vooropgesteld wordt dat het realiseren van een volledige onderdoorgang onder de rondweg ter hoogte van de fietstunnels in de ogen van de provincie bij geen van de rondwegalternatieven een kosteneffectieve maatregel is. Buiten de bebouwde kom zijn de Baankstraat en de parallelweg (Zutphensestraat) in de huidige situatie een erftoegangsweg met gemengd verkeer. Een dergelijk weg heeft hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en biedt toegang tot de aanliggende erven. Gezien de functie en de inrichting van de weg, zijn beide wegen nadrukkelijk niet bedoeld voor verkeer met een doorgaande functie. De provincie Gelderland wil graag investeren in het beschikbaar houden van de route voor het fietsverkeer, maar niet in het bieden van een verbinding voor verkeer waarvoor de weg niet bedoeld en veilig ingericht is.

Met dat uitgangspunt is in samenwerking met de gemeente Zutphen een verkeerskundige analyse gestart naar het functioneren van de interne ontsluiting van het zuiden van De Hoven. Hier zijn twee kansrijke varianten uit naar voren gekomen. Ten eerste het mogelijk maken van uitwisseling van verkeer tussen De Teuge I en II, ten tweede het openstellen van de landbouwweg langs de rondweg voor gemotoriseerd verkeer. Naast deze twee varianten onderzoekt de gemeente Zutphen zelfstandig of het mogelijk is om op de Kanonsdijk een directe aansluiting naar De Teuge te realiseren, om de Oude Kanonsdijk te ontlasten.



*Figuur 1: Situatie De Hoven*

Op basis van het onderzoek is besloten om De Teuge I via de parallelweg te ontsluiten. Hiermee wordt voorkomen dat het verkeer door de wijk rijdt. De provincie hecht in haar overweging een groter belang aan de leefbaarheid in de wijk dan aan de negatieve effecten die een volwaardige parallelweg zou kunnen hebben op de agrarische functie van de aanpalende gronden. De ontsluiting is op grond van het ontwerp-inpassingsplan reeds toegestaan en geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

Hiermee verbetert de verkeerscirculatie in het zuidelijk gedeelte van De Hoven en wordt de ontsluiting meer robuust. De toegankelijkheid verbetert voor hulpdiensten, buurtbus, vrachtverkeer en het overige verkeer en de verkeersstroom blijft relatief beperkt. Voor de aanleg van de parallelweg is een aanvullend akoestisch onderzoek verricht. Uit het onderzoek blijkt dat de parallelweg niet leidt tot overschrijdingen van eisen uit de Wet geluidhinder. Een mogelijke directe ontsluiting op de Kanonsdijk verbetert de toegankelijkheid, maar is in het kader van de rondweg geen vereiste om tot een aanvaardbare wijkontsluiting te komen. Binnen het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Zutphen past deze aansluiting. De gemeente Zutphen is voornemens om deze aansluiting te realiseren.

Het resultaat van het verkeerskundige analyse naar de interne ontsluiting van de wijk is opgenomen in de bijlagen.

## **2.4 Communicatie**

In verschillende fases van de planvorming zijn burgers, instanties en mede-overheden betrokken bij het proces en geïnformeerd over de stand van zaken. Hiermee is getracht inzicht te geven in de procedures die nodig zijn om de rondweg te realiseren, uitleg te geven over de rondweg en het wegontwerp van de rondweg te verbeteren door suggesties uit de omgeving. Eén en ander is verder toegelicht in hoofdstuk 9 van de toelichting van het inpassingsplan.

De provincie heeft op deze manier zorgvuldig gecommuniceerd. Daarnaast is de input van alle betrokken partijen meegewogen in de besluitvorming. De provincie Gelderland is van mening dat er een aanvaardbaar plan ligt voor alle betrokkenen.

## **2.5 Planschade**

Een aantal insprekers geeft aan dat zij als gevolg van het Inpassingsplan 'N345 Rondweg De Hoven/Zutphen' financiële schade zullen lijden.

Bij projecten met een omvang van de N345 Rondweg De Hoven /Zutphen is niet uit te sluiten dat eigenaren en bewoners als gevolg van het IP schade ondervinden die voor vergoeding in aanmerking komt. De wettelijke bepalingen over planschade en de uitgangspunten daarvoor zullen door de provincie worden toegepast.

De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade als gevolg van een bepaling van een IP, zoals het IP N345 De Hoven/Zutphen.

Op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening kennen GS op aanvraag een tegemoetkoming toe aan degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van het IP. Dit geldt voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het schadeveroorzakende besluit (in dit geval de vaststelling van het IP N345 De Hoven / Zutphen) onherroepelijk is geworden. De tegemoetkoming kan worden aangevraagd bij de provincie Gelderland. Op de behandeling van een verzoek om tegemoetkoming in de planschade is de Planschadeverordening Gelderland van toepassing.

In het projectbudget van de N345 Rondweg De Hoven / Zutphen is rekening gehouden met mogelijke kosten die verband houden met tegemoetkoming in planschade als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.



### **3. Beoordeling zienswijzen**

#### **3.1 Inspreker genoemd onder 01.**

##### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. insprekers blij zijn dat de rondweg er komt;
2. insprekers zich zorgen maken over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat dit naar mening van de insprekers kan leiden tot een toename van verkeer in de wijk als de Oude IJsselbrug geopend is;
  - b. omdat de wijk hierdoor zeer slecht bereikbaar wordt voor hulpdiensten;
  - c. omdat een mogelijke oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek – het verbinden van de wijken De Teuge I en II – naar mening van de insprekers zal leiden tot een toename van verkeer in de doodlopende straat waar zij bewust zijn gaan wonen;
3. insprekers vragen om het openstellen van de fietstunnel voor gemotoriseerd verkeer. Toegankelijkheid voor vrachtverkeer hoeft niet. Het verkeer kan gedoseerd worden met behulp van verkeerslichten om een sluiproute te ontmoedigen.

##### *Beoordeling*

Ad 1.

Provincie Gelderland neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

Ad 2.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 3.

De optie voor een volledige onderdoorgang onder de rondweg wordt behandeld in de thematische beantwoording in paragraaf 2.3.

##### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

#### **3.2 Inspreker genoemd onder 02.**

##### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker van mening is dat de provincie Gelderland niet voornemens haar doelstelling handelt om de leefbaarheid in De Hoven te waarborgen;
2. inspreker maakt zich zorgen over de leefbaarheid in de wijken De Teuge I en II, specifiek over de overlast van geluid, trillingen en fijnstof;
3. inspreker kan zich niet vinden in de keuze voor het Noord alternatief:
  - a. duidelijk is dat gekozen wordt voor het Noord alternatief vanwege de perspectieven op natuur, landschap, cultuurhistorie en verkeer. Het is echter niet duidelijk in hoeverre er onderscheid is tussen de varianten aangaande de belasting op de natuur. Het gaat hoofdzakelijk om agrarische landbouwgrond;
  - b. inspreker vraagt om de rondweg een stuk zuidelijker te plaatsen dan is geschetst in het ontwerp inpassingsplan;
4. inspreker zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat de wijk De Teuge I hierdoor geïsoleerd wordt;
  - b. omdat de wijk hierdoor zeer slecht bereikbaar wordt voor hulpdiensten;
  - c. omdat de Baankstraat niet geschikt is voor verkeer in twee richtingen en de ontsluiting geblokkeerd wordt bij calamiteiten, laden en lossen of pech;
5. inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met voorgaande reacties en draagvlak van bewoners van De Hoven.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

Behalve een bereikbaarheidsdoelstelling heeft de provincie Gelderland met het project een leefbaarheidsdoelstelling. Ten aanzien van de leefbaarheid is ten doel gesteld om:

- de geluidsbelasting in De Hoven langs de huidige N345 terug te brengen;
- de barrièrewerking op de Weg naar Voorst te verminderen voor voetgangers en fietsers;

Daarnaast heeft de provincie de ambitie uitgesproken om nieuwe leefbaarheidsproblemen en negatieve neveneffecten, die altijd kunnen optreden bij het realiseren van nieuwe infrastructuur, zoveel mogelijk te voorkomen.

In de milieueffectrapportage is getoetst of, en in welke mate, de alternatieven bijdragen aan het bereiken van het doel en wat de neveneffecten zijn. Uit het onderzoek blijkt dat door het realiseren van het Noord alternatief aan de doelstelling wordt voldaan zonder dat dit leidt tot niet acceptabele neveneffecten.

De provincie Gelderland kan zich daarom niet vinden in de stelling dat zij handelt in strijd met de gestelde projectdoelen.

##### **Ad 2.**

In paragraaf 5.6.2 van het uitgevoerde akoestisch onderzoek van Spa (met kenmerk 20130368.R01 d.d. 16 mei 2014, dat als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd) is, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, aangegeven hoe de geluidsbelastingen zich ontwikkelen met de aanleg van de nieuwe rondweg. Voor de woningen in de wijk De Teuge neemt de geluidsbelasting, na het toepassen van stil asfalt, toe met 1-3 dB hetgeen geen of een nauwelijks hoorbare toename is. Uit de richtlijn ISO Recommendation R-1996 blijkt dat een dergelijke toename tot 'weinig hinder' zal leiden. Mede gelet op de beperkte hoogte van de geluidsbelasting is het niet te verwachten dat de bewoners van De Teuge geluidsoverlast zullen

ondervinden. Dit leidt tot de conclusie dat er een aanvaardbaar woon- en klimaat gewaarborgd is.

Op het vlak van trillingen is in het kader van de m.e.r. getoetst aan het aantal woningen binnen 50 meter van de infrastructuur (Deelrapport Geluid & Trillingen MER N345 Rondweg De Hoven/Zutphen d.d.16 mei 2014). Buiten een afstand van 50 meter blijkt er in de gebruiksfase vrijwel nooit sprake te zijn van voelbare trillingen. Aangezien het tracé van de rondweg zich op meer dan 50 meter van De Teuge bevindt, is de verwachting dat daar geen sprake zal zijn van overlast door trillingen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het genoemde onderzoek dat als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd.

Uit het Milieueffectrapport en het bijbehorend deelrapport over luchtkwaliteit (Deelrapport Luchtkwaliteit MER N345 Rondweg De Hoven/Zutphen d.d. 16 mei 2014) blijkt dat de effecten van de nieuwe rondweg ruim onder de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, waaronder fijnstof, blijven. Er is dus sprake van een aanvaardbare situatie na de aanleg van de rondweg. Voor meer informatie wordt verwezen naar het genoemde luchtonderzoek dat als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd en paragraaf 6.2 van het inpassingsplan.

In het MER zijn verschillende onderzoeken opgenomen over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze milieuthema's zijn vervolgens ook in combinatie onderzocht in de Gezondheid Effectstudie (GES). Uit deze studie blijkt dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan en dat de volksgezondheid niet in het geding is.

**Ad 3.**

Op het vlak van het milieuaspect Natuur onderscheiden de beschouwde alternatieven zich vooral op het gebied van versnippering van het leefgebied van zwaar beschermde (en bedreigde) soorten. Het Noord alternatief biedt kans om mogelijke negatieve effecten te mitigeren. Het Zuidalternatief snijdt een groot gebied af en gaat dwars door leefgebied van steenuil, kerkuil en buizerd. Doorsnijding van het leefgebied van zwaar beschermde soorten en het risico van aanrijdingen kan niet volledig worden gemitigeerd.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 wordt nader ingegaan op de tracékeuze.

**Ad 4.**

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

**Ad 5.**

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.3 Inspreker genoemd onder 03.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker verheugd is over het voornemen de Kanonsdijk af te waarderen tot een 50km/u weg binnen de bebouwde kom;
2. inspreker verzoekt om de maximumsnelheid op de Kanonsdijk al vooruitlopend op het realiseren van de rondweg te verlagen naar 50km/u;
3. inspreker vraagt om bij de uiteindelijke inrichting van het wegvak binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk belemmeringen, zoals wegversmallingen, drempels, rijrichtingscheiding en handhaving op naleving toe te passen;
4. inspreker stelt dat doorgaand verkeer gedwongen moet worden een route via de Cortenoeversebrug te kiezen.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

Ad 2.

Het herinrichten van de Kanonsdijk is een gemeentelijke aangelegenheid, omdat het wegbeheer van de bestaande provinciale route na realisatie van de rondweg overgaat naar de gemeente Zutphen. In verkeerskundige zin kan gesteld worden dat het terugbrengen van de snelheid op een wegvak alleen kan nadat de weginrichting op de nieuwe snelheid is aangepast. Het uitsluitend verplaatsen van de bebording zal niet leiden tot structureel anders verkeersgedrag en is daarom niet zinvol.

Ad 3.

De uiteindelijke inrichting van het wegvak is een gemeentelijke aangelegenheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de belangen van zowel de gebruikers van de weg als de aanwonenden van de weg. Vooruitlopend op een eventuele herinrichting kunnen geen uitspraken gedaan worden over type, aard en omvang van mogelijke verkeersremmende maatregelen.

Ad 4.

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Over eventuele effecten op de verkeersstromen kunnen momenteel nog geen uitspraken worden gedaan. Het dwingen van verkeersdeelnemers om een bepaalde route te kiezen is niet aan de orde. De Oude IJsselbrug zal ook in de toekomst gebruikt worden door verkeer met een bestemming in de stad Zutphen.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.4 Inspreker genoemd onder 04.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker het eens is met het gekozen traject. De rondweg zal de leefbaarheid van De Hoven ten goede komen;
2. inspreker zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat de Baankstraat door de ingreep drukker bereden zal worden;
  - b. omdat de Baankstraat niet geschikt is voor verkeer in twee richtingen en dus niet geschikt als enige ontsluiting voor de wijk;
  - c. omdat de Baankstraat voor het fietsverkeer een schoolroute is, ook voor doorgaand schoolverkeer van het buitengebied naar Zutphen;
  - d. omdat door de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer de route voor de buurtbus onmogelijk wordt;
  - e. omdat de bevoorradingsroute voor de supermarkt in De Hoven onmogelijk wordt gemaakt;
3. inspreker zich zorgen maakt over de ontsluiting van De Teuge II;
  - a. omdat het verkeer niet langer via de parallelweg (Zutphensestraat) in zuidelijke richting De Hoven te verlaten en via de Oude Kanonsdijk naar de Kanonsdijk moet rijden;
  - b. omdat de route via de Oude Kanonsdijk een belangrijke fietsroute is;
4. inspreker zich zorgen maakt over de sociale veiligheid in de geplande fietstunnels;
  - a. inspreker vraagt om goede verlichting in de fietstunnels.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

De provincie Gelderland neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

##### **Ad 2 en 3.**

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

##### **Ad 4.**

De provincie hecht waarde aan sociaal veilige fietsroutes. In de fietstunnels zal een voldoende verlichtingsniveau worden gerealiseerd, zodat geen donkere onderdoorgangen ontstaan. Besloten is om bij de nadere uitwerking van de fietstunnels een zo open en sociaal veilig mogelijk beeld te creëren. Om dit mogelijk te maken worden de plangrenzen van het inpassingsplan ter hoogte van de onderdoorgang Baankstraat iets verruimd. De plangrenzen bij de genoemde turbotonde bieden voldoende ontwerpruimte om een sociaal veilige uitstraling te realiseren.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen. Ter hoogte van de onderdoorgang bij de Baankstraat worden de plangrenzen iets verruimd om een meer open vormgeving van de fietstunnel mogelijk te maken.

### **3.5 Inspreker genoemd onder 05.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat de verkeersdruk op het onveilige kruispunt Baankstraat – Oude Touwbaan – Oude Kanonsdijk toeneemt en daarmee de verkeersveiligheid verder onder druk komt te staan;
  - b. omdat de afsluiting naar mening van de inspreker zal leiden tot het gebruik van andere wegen, zoals de Oude Touwbaan, als sluiproute.
2. inspreker vraagt om het direct ontsluiten van De Teuge op de turbotonde Rondweg – Kanonsdijk, of het realiseren van een parallelweg die de Baankstraat verbindt met deze rotonde.

#### *Beoordeling*

Ad 1 en 2.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.6 Inspreker genoemd onder 06.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker van mening is dat de rondweg ten westen van het spoor en via de Windheuvelstraat gepland had moeten worden;
2. inspreker zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat hierdoor de verkeersbelasting in De Hoven toeneemt. In de huidige situatie wordt de Baankstraat in zuidelijke richting als uitvalsweg gebruikt;
  - b. omdat de wijk hierdoor zeer slecht bereikbaar wordt voor hulpdiensten;

- c. omdat door de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer de route voor de buurtbus onmogelijk wordt;
- 3. inspreker vraagt om het open stellen van de onderdoorgang in de Baankstraat voor hulpdiensten en bestemmingsverkeer;
- 4. inspreker zich zorgen maakt over een parallelweg die op kaartmateriaal is ingetekend;
  - a. het is onduidelijk wat de functie is van een dergelijke parallelweg;
  - b. indien de verbinding een ontsluitende functie voor De Hoven zal hebben is sprake van verkeersoverlast van twee wegen: de rondweg én de parallelweg;
- 5. inspreker het niet eens is met het feit dat de aarden wal bij de turbotronde Rondweg – Kanonsdijk stopt en niet doorgetrokken is ter hoogte van De Teuge, zodat de wijk hiervan geen profijt heeft;
- 6. inspreker zich afvraagt waarom de uiterwaarden en de Wapsumsestraat wel met een aardenwal beschermd worden, terwijl hier geen woonwijken staan;
- 7. inspreker vraagt om het toepassen van een maximumsnelheid van 60 km/u ter hoogte van De Hoven om de overlast te beperken.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

##### **Ad 2 en 3.**

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

##### **Ad 4.**

Een parallelle structuur is één van de beschouwde alternatieven in de verkeerskundige analyse naar de bereikbaarheid van De Teuge. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

##### **Ad 5 en 6.**

De aarden wal ter hoogte van de rotonde heeft geen primaire functie als geluidswal, maar betreft een zichtwal zodat lichthinder door koplampen wordt beperkt. Langs de rondweg is een geluidswal niet noodzakelijk. Zoals uit het akoestisch onderzoek volgt, wordt er op alle woningen in De Teuge, na realisatie van stil asfalt, voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. De voorkeurswaarde is dusdanig dat indien deze waarde niet wordt overschreden er geen hinder te verwachten valt.

Ook leidt de gecumuleerde geluidsbelasting niet tot extra hinder, zoals uit paragraaf 5.6.2 van het akoestisch onderzoek volgt.

De aarden wal bij de Wapsumsestraat is een maatregel in het kader van hoogwaterveiligheid en heeft geen geluid reducerende functie.

Ad 7.

De N345 tussen Apeldoorn en Zutphen, en daarmee ook de geplande rondweg, is in de visie van de provincie Gelderland een belangrijk gebiedsontsluitingsweg. In de gehele provincie geldt op dergelijke wegen, in het kader van de eenduidigheid en doorstroming, buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 80 km/u. De provincie zal hier op de N345 rondweg De Hoven / Zutphen niet van afwijken.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.7 Inspreker genoemd onder 07.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker de ecologische verbindingszone langs de Oekense Beek ten noorden van Brummen zeer onwenselijk vindt;
  - a. omdat daarmee veel goede landbouwgrond aan de voedselvoorziening wordt onttrokken;
  - b. omdat de verbindingszone inspreker overbodig lijkt vanwege het feit dat er tussen Arnhem en Dieren een verbindingszone is en ten noorden van De Hoven een verbindingszone komt;
  - c. omdat de verbindingszone gevaarlijk is voor het wild vanwege de kruisingen met infrastructuur;
  - d. als inspreker ten tijde van de ruilverkaveling had geweten dat deze gebieden na een aantal jaren Natura 2000 gebieden zouden worden, de ruilverkaveling zeker niet was aangenomen.

*Beoordeling*

Ad 1.

De genoemde ecologische verbindingszone behoort niet tot het rondwegproject en het inpassingsplan en is het resultaat van vastgesteld beleid en eerdere planvorming. In de Omgevingsvisie van de Provincie Gelderland is de verbindingszone opgenomen in de Groene Ontwikkelingszone (GO). De verbindingszone maakt geen onderdeel uit van het netwerk van Natura2000-gebieden. De provincie Gelderland neemt de zienswijze hierom ter kennisgeving aan.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.



### **3.8 Inspreker genoemd onder 08.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker stelt dat uitgangspunt moet zijn dat de rondweg een maximale oplossing biedt aan bestaande problematiek en zo beperkt mogelijk tot nieuwe problemen leidt;
2. inspreker van mening is dat in de voorliggende plannen onvoldoende recht wordt gedaan aan dit uitgangspunt vanwege het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat de smalle Baankstraat absoluut ongeschikt is als wijkontsluitingsweg;
  - b. omdat het verkeer in de Baankstraat zal toenemen als gevolg van de afsluiting;
  - c. omdat de Baankstraat regelmatig geblokkeerd wordt door laad- en los verkeer;
  - d. omdat de bevoorradingsroute voor de supermarkt in De Hoven onmogelijk wordt gemaakt en ook ander vrachtverkeer rare capriolen moet uithalen om de wijk weer te kunnen verlaten;
  - e. omdat de wijk hierdoor zeer slecht bereikbaar wordt voor hulpdiensten;
  - f. omdat het verbinden van De Teuge I met De Teuge II een oplossing is voor de bereikbaarheidsproblematiek die de bewoners niet willen;
3. inspreker vraagt om het realiseren van een volwaardige onderdoorgang of viaduct in de Baankstraat ter hoogte van de rondweg;
4. inspreker aangeeft het zeer gewenst te vinden de aansluiting van de Cortenoeversebrug richting Zutphen te verleggen, zodat doorgaand verkeer verleid wordt deze route te kiezen en niet via de Oude IJsselbrug te rijden.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

De provinciale doelstelling valt uiteen in een bereikbaarheidsdoelstelling en een leefbaarheidsdoelstelling. Daarnaast heeft de provincie de ambitie uitgesproken om nieuwe leefbaarheidsproblemen en negatieve neveneffecten, die altijd kunnen optreden bij het realiseren van nieuwe infrastructuur, zoveel mogelijk te voorkomen.

Of en in welke mate voldaan wordt aan de doelstellingen en wat de neveneffecten zijn, is getoetst in de milieueffectrapportage.

Hiermee komt het door inspreker gestelde uitgangspunt in grote lijnen overeen met hoe de provincie haar doelstelling heeft geformuleerd.

##### **Ad 2 en 3.**

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 4.

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Over eventuele effecten op de verkeersstromen kunnen momenteel nog geen uitspraken worden gedaan. De Oude IJsselbrug zal ook in de toekomst gebruikt worden door verkeer met een bestemming in de stad Zutphen.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.9 Inspreker genoemd onder 09.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. de Wijkraad teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. de Wijkraad nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé (of beter nog: de niet volwaardig bestudeerde “westelijke variant”) een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven dan het gekozen noordelijk tracé. De impact van een dergelijke ingreep vraagt om de beste oplossing en niet om een suboptimale oplossing;
  - a. ook bij het noordtracé wordt boerenland doorsneden;
  - b. ook bij het noordtracé is sprake van landschappelijke aantasting;
3. de Wijkraad benieuwd is waarom bij Empe-Voorst bij het nieuw geplande tracé van de N345 wel sprake kan zijn van een krappe bocht, en bij de westelijke variant strak langs het spoor niet;
4. de Wijkraad zich afvraagt waarom niet is nagegaan of via grond- en mogelijk woningruil aan bezwaren vanuit agrarische ondernemers en grondeigenaren beter tegemoet gekomen had kunnen worden;
5. de Wijkraad zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg;
  - a. omdat het afsluiten van de Baankstraat geen oplossing vormt voor een reëel bestaand probleem;
  - b. omdat de wijk minder toegankelijk wordt, ook voor hulpdiensten;
  - c. omdat er geen geschikte doorgaande route voor vrachtverkeer meer is;
6. de Wijkraad verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
7. de Wijkraad verzoekt in het geval provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige noordtracé om een volledige tunnel uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;
8. de Wijkraad zekerheid vraagt over de ruimtelijke inpassing en de groenstructuur tussen De Teuge en het noordtracé en verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

### *Beoordeling*

#### Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

#### Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

#### Ad 3.

In een eerdere beschouwing van het westelijk van het spoor gelegen tracé is door de provincie Gelderland aangegeven dat de voorgestelde lijn van het tracé civieltechnisch niet realiseerbaar blijkt. Om een globale toetsing mogelijk te maken is een tracé geschetst dat voldoet aan de veilige boogstralen en een aansluiting op de spooronderdoorgang in een rechtstand.

De scherpe bocht in de N345 bij Empe voldoet niet aan de richtlijnen voor boogstralen van bochten buiten de bebouwde kom bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u. Daarom geldt ter plaatse een adviessnelheid van 50 km/u en zal in de toekomst de snelheid worden verlaagd naar een vaste snelheid van 50 km/u. Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur is de provincie niet van plan op voorhand dergelijke afwijkingen van de richtlijnen in het ontwerp op te nemen. Een bocht met boogstralen van 50 km/u in een 80 km/u wegvak, midden in een donker buitengebied is geen duurzaam veilige oplossing.

#### Ad 4.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op het proces dat geleid heeft tot de tracékeuze.

#### Ad 5.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

#### Ad 6.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

#### Ad 7.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.3 is ingegaan op een volledige onderdoorgang ter plaatse van de Baankstraat.

#### Ad 8.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.10        Inspreker genoemd onder 10.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. insprekers teleurgesteld zijn in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. insprekers nog steeds overtuigd zijn van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven dan het gekozen noordelijk tracé;
3. insprekers zich zorgen maken over het vervallen van de eerder gepresenteerde aarden wal;
4. insprekers van mening zijn dat het geluidsmodel geen rekening houdt met de trechtersvorm waarin de woningen gebouwd zijn en dat een aantal woningen niet is meegenomen;
5. insprekers het een misvatting vinden dat bij de analyse van de veiligheid enkel is gekeken naar de huidige en nieuwe N-weg en niet naar het gehele gebied;
6. insprekers zich zorgen maken over de mogelijke alternatieven voor de ontsluiting van de wijk bij een knip in de Baankstraat;
  - a. omdat een doortrekking van De Teuge een doorgaande weg betekent door een kinderrijke wijk;
  - b. omdat een parallelweg leidt tot meer asfalt dicht bij huis, dus meer overlast door geluid en zicht;
  - c. insprekers vragen om het openstellen van de fietstunnel voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer kan gedoseerd worden met behulp van verkeerslichten om een sluiproute te ontmoedigen.
7. Insprekers van mening zijn dat de rondweg en de alternatieven voor de ontsluiting van de wijk leiden tot waardedaling van de woning.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 3.

De eerder gepresenteerde aarden wal was een oplossingsrichting die paste bij het oorspronkelijke Noord alternatief en was één van de mogelijkheden om geluidsreductie te bewerkstelligen. Bij het optimaliseren van het Noord alternatief, waarbij het tracé in zuidelijke richting verschoven is, bleek een aarden wal - die vanwege de benodigde hoogte om functioneel te zijn, vanuit landschappelijk oogpunt minder gewenst is – niet langer nodig om aan de voorkeurswaarde voor het geluid te voldoen. De aarden wal is daarom bij de optimalisatie van het alternatief niet verder meegenomen.

Ad 4.

Het rekenmodel is opgesteld overeenkomstig de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. Er is een driedimensionaal model van de gehele omgeving gemaakt inclusief alle gebouwen. De vorm waarin de woningen staan is daarmee meegenomen.

In de zienswijze wordt niet aangegeven welke woningen volgens inspreker niet in het model zijn opgenomen. Het onderzoeksgebied voor het akoestisch onderzoek beperkt zich tot het deel waar aanpassingen aan wegen of aanleg van nieuwe wegen plaatsvinden, zoals wettelijk bepaald. Binnen dit onderzoeksgebied zijn alle geluidsgevoelige bestemmingen meegenomen.

Ad 5.

In de milieueffectrapportage is getoetst welk effect het realiseren van de alternatieven hebben op de verkeersveiligheid. Daarbij is ingegaan op de te verwachten ongevals- en letselrisico's op de nieuwe routes versus de bestaande routes. Dit is een detailniveau wat past bij het type onderzoek. De verkeersveiligheidssituatie in de wijk als gevolg van veranderingen in de ontsluitingsstructuur is onderdeel geweest van de uitwerking van de ontsluiting van de wijk (zie paragraaf 2.3).

Ad 6.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 7.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.5 is ingegaan op planschade.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.11        Inspreker genoemd onder 11.**

Zie 3.10. De zienswijze is identiek.

### **3.12        Inspreker genoemd onder 12.**

### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker het bizar vindt dat er niets is gedaan met de wensen van de bewoners van De Teuge;
2. Inspreker dit belachelijk vindt, zeker als men zich bedenkt dat het Zuid tracé een betere aansluiting met de nieuwe brug betekent.

*Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

**3.13        Inspreker genoemd onder 13.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven dan het gekozen noordelijk tracé.
  - a. Nu is het wegtracé zo gepland dat vrijwel exact wordt voldaan aan de geluidsnormen. Waarom geen tracé dat de hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen?;
  - b. Bewoners van de Weg naar Voorst leven voornamelijk in de achtertuin en bewoners van de rand van De Teuge met name in de voortuin;
3. inspreker zorgen heeft over het verdwijnen van het uitzicht als gevolg van het mogelijk realiseren van een stadspark in het gebied tussen de wijk en de rondweg;
4. inspreker van mening is dat de rondweg en het eventueel realiseren van een stadspark tot waardedaling van de woning.
5. inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
6. inspreker verzoekt in het geval provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige Noord tracé om een volledige tunnel uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;
7. inspreker verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

*Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 3 en 7.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

Ad 4.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.5 is ingegaan op planschade.

Ad 5.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 6.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.3 is ingegaan op een volledige onderdoorgang ter plaatse van de Baankstraat.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

## **3.14        Inspreker genoemd onder 14.**

### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. het Actie Comité Noordtracé?Nee! geheel de zienswijze onderschrijft van de Wijkraad De Hoven;
2. het Actie Comité Noordtracé?Nee! stelt dat de provincie een oplossing en richting kiest waar de gehele wijk en de stad Zutphen tegen is;
3. het Actie Comité Noordtracé?Nee! stelt dat het gaat om een definitieve ingreep in de infrastructuur die geweld doet aan de leef- en ontwikkelingsruimte van de wijk;
4. het Actie Comité Noordtracé?Nee! geeft aan dat de provincie omwille van de korte termijn kiest voor een zwaar compromis, de weg van de minste weerstand, en druk uitoefent door te stellen: het is dit of anders voorlopig nog geen oplossing;
5. het Actie Comité Noordtracé?Nee! mist in het MER de visie van de betrokkenen om de N345 te zien als ontsluitingsweg van de A1 naar Zutphen én Brummen, tegelijk met een meer gebalanceerd tracé, maximale ontlasting van de Oude IJsselbrug en een optimaal gebruik van de Nieuwe IJsselbrug, wat vigerend beleid is van de gemeente Zutphen;
6. het Actie Comité Noordtracé?Nee! stelt dat het provinciebestuur heeft aangegeven dat zij zich maximaal zou inspannen om met het inpassingsplan alsnog zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de wijkbewoners en constateert dat in het voorliggende plan geen enkele aanvullende maatregel is genomen ten opzichte van het plan dat toen is gepresenteerd;
7. het Actie Comité Noordtracé?Nee! verzoekt om de uitgewerkte oplossing aan te passen, rekening houdend met de ingediende bezwaren;

*Beoordeling*

Ad 1.

De provincie neemt deze opmerking voor kennisgeving aan en verwijst voor de beantwoording naar de beoordeling van de zienswijze van de Wijkraad.

Ad 2.

De provincie herkent zich niet in het beeld dat alle betrokkenen tegen het gekozen alternatief voor de rondweg zijn. Dit blijkt onder andere uit reacties tijdens de inloopavonden en ingediende positieve zienswijzen. De provincie probeert alle belangen zo zorgvuldig mogelijk mee te wegen is van mening dat sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

Ad 3.

De provincie is van mening dat zij op een zorgvuldige wijze de verschillende alternatieven heeft afgewogen. Daarbij is ook de leef- en ontwikkelingsruimte van De Hoven meegewogen. Dit heeft een plaats gevonden in verschillende toetsingscriteria, zoals Geluid, Lucht en Ruimtelijke Ordening. De resultaten hiervan zijn meegewogen in de besluitvorming.

Ad 4.

De provincie herkent zich niet in het beeld dat omwille van de korte termijn voor een compromis en de weg van de minste weerstand is gekozen. Het onderzoek en het communicatieproces zijn juist uitgebreid en zorgvuldig ingestoken, om alle relevante aspecten te kunnen behandelen en de verschillende standpunten te kunnen inventariseren.

Ad 5.

In de provinciale wegennetvisie is de N345 aangeduid als een belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Dit belang wordt ook aangehaald in de probleemstelling van het MER. De bereikbaarheidsproblematiek is op regionale schaal beschouwd, de leefbaarheidsproblematiek heeft tevens een meer lokaal karakter. In een eerder stadium is de regionale bereikbaarheidsproblematiek breder bekeken dan enkel de N345 tussen Apeldoorn en Zutphen/Brummen. Ook de andere regionale ontsluitende corridors zijn in onderlinge samenhang op netwerkniveau beschouwd. De provincie is van mening dat juist wel sprake is van een uitgebalanceerde netwerkvisie en een gedegen onderbouwing van de benodigde oplossingen. De stelling dat een maximale ontlasting van de Oude IJsselbrug vigerend beleid van de gemeente Zutphen is, klopt niet. Een zo goed mogelijke doorstroming op beide bruggen is belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad. Maximale ontlasting van één van beide bruggen leidt tot grote problemen op de andere brug.

Ad 6.

In verschillende fases van de planvorming zijn burgers, instanties en mede-overheden betrokken bij het proces en geïnformeerd over de stand van zaken. Telkens is getracht om het wegontwerp van de rondweg te verbeteren door suggesties uit de omgeving. De volgende maatregelen zijn opgenomen:

- aanleg van stil wegdek;
- een zichtwal bij de rotonde op de Kanonsdijk ter voorkoming van lichthinder;
- de rondweg is ter hoogte van de Teuge 75 meter zuidelijker gelegd;
- het ontwerp van de rotondes is verder uitgewerkt, waardoor een veilige doorstroming van alle weggebruikers wordt gewaarborgd;



- Door middel van verlichting en ontwerp van de tunnelbakken ontstaat er een veilige onderdoorgang voor fietsers;
- de weg wordt landschappelijk goed ingepast;
- er is gezorgd voor een goede ontsluiting van De Teuge (zie paragraaf 2.3);
- het inpassingsplan is aangepast om een sociaal veilige inrichting van de fietstunnel in de Baankstraat mogelijk te maken (opener constructie);

Door deze maatregelen zijn negatieve neveneffecten tot het minimum beperkt. Aanvullend zullen wij de politie vragen om een flitspaal te plaatsen;

Ad 7.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.15      Inspreker genoemd onder 15.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven dan het gekozen noordelijk tracé.
  - a. Nu is het wegtracé zo gepland dat vrijwel exact wordt voldaan aan de geluidsnormen. Waarom geen tracé dat de hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen?;
3. inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
4. inspreker verzoekt in het geval provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige Noord tracé om een volledige tunnel uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;
5. inspreker verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

#### *Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 3.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 4.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.3 is ingegaan op een volledige onderdoorgang ter plaatse van de Baankstraat.

Ad 5.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

## **3.16        Inspreker genoemd onder 16.**

### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker aangeeft dat er een geluidsscherm langs de voorziene nieuwe weg geplaatst moet worden;
2. Inspreker geeft aan dat er voorzieningen in de woning getroffen moeten worden om het geluid te beperken;
3. Inspreker toelichting wenst over de eventuele uitkomsten met betrekking tot fijnstof;
4. Inspreker zich zorgen maakt over waardedaling van de woning en verzoekt om een passende oplossing;
5. Inspreker regelmatig een beroep doet op de bewoners van de te verplaatsen boerderij en hiervoor een passende oplossing wenst.
6. Inspreker wenst onderbouwing en specificatie van het genoemde bedrag van €20.000,- om tot goede woningisolatie te komen

### *Beoordeling*

Ad 1.

In het akoestisch onderzoek wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op geluidsmaatregelen. Op basis van dit onderzoek wordt er stil asfalt op de nieuwe rondweg gerealiseerd. Dit heeft voor de woning van de indiener van de zienswijze niet tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woning teruggebracht wordt tot de voorkeurswaarde. Daarom is verder onderzoek gedaan naar geluidsafscherming in combinatie met stil asfalt. Uit het onderzoek blijkt dat de kosten van geluidsafscherming meer dan 3 keer zo hoog zijn als voor maatregelen aan de woning. Dit stuit daarmee op financiële bezwaren.

Ad 2.

De Wet geluidhinder stelt normen voor de geluidsbelasting in de woning. In dit geval betreft het maximaal 33 dB. Aangezien de gevel van de woning in de huidige situatie al geluid tegenhoudt,

zal onderzocht moeten worden in welke mate dat gebeurt en of dit afdoende is te voldoen aan de wettelijke norm. Indien dit niet het geval is, wordt er een maatregelvoorstel gedaan. Dit wordt met de eigenaar van de woning besproken.

Het onderzoek naar eventuele maatregelen aan de gevel van de woning wordt opgestart nadat het plan onherroepelijk is geworden.

Ad 3.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat voor het IP is uitgevoerd, volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO<sub>2</sub> in de omgeving van De Hoven ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen. De bijdrage van het wegverkeer op de rondweg zorgt voor een minimale toename van de concentratie fijnstof en NO<sub>2</sub>. Ook na de aanleg van de rondweg wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit.

In het MER zijn verschillende onderzoeken opgenomen over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze milieuthema's zijn vervolgens ook in combinatie onderzocht in de Gezondheid Effectstudie (GES). Uit deze studie blijkt dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan en dat de volksgezondheid niet in het geding is.

Ad 4.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.5 is ingegaan op planschade.

Ad 5.

Inspreker geeft aan dat zij beroep doet op de bewoners van de te verplaatsen boerderij en hiervoor een passende oplossing wenst. We hebben begrip voor de situatie. Verder verwijzen wij naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

Ad 6.

Het bedrag van € 20.000 betreft de gemiddelde kosten voor het geluidsisoleren van 2 woningen. Voor één woning betreft het dus € 10.000. Dit bedrag komt voort uit de ervaring die wij hebben met de gemiddelde kosten voor het geluidsisoleren van woningen. Afhankelijk van met name de hoogte van de geluidsbelasting en in mindere mate de bouw van de woning zal dit bedrag hoger of lager zijn.

De woning van de indiener van de zienswijze heeft een gecumuleerde geluidsbelasting zonder aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder van 55 dB. Het wettelijke binnenniveau bedraagt voor deze woning 33 dB waardoor er een gevelwering van 22 dB moet zijn. Het bouwbesluit geeft aan dat elke woning een minimale geluidswering van 18-20 dB heeft. Als er al sprake zal zijn van een overschrijding van het wettelijke binnenniveau dan zal dit zeer beperkt zijn, waardoor ook de kosten voor maatregelen zeer beperkt zullen zijn en naar verwachting minder dan € 10.000 zullen bedragen.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

### **3.17        Inspreker genoemd onder 17.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker van mening is dat het overgrote deel van De Hoven erg blij is met het provinciale voornemen om de drukke weg te verplaatsen en om de wijk te leggen. De plannen lossen het overgrote deel van de jarenlange bezwaren tegen de huidige slechte verkeerssituatie in De Hoven in hoge mate op;
2. inspreker de overweging meegeeft om de aansluiting van de geplande rondweg op de Cortenoeversebrug een meer natuurlijk karakter te geven en een meer directe verbinding te realiseren;
3. Inspreker er op aandringt om voor het fietsverkeer bij de rotonde Weg naar Voorst – Rondweg een ongelijkvloerse onderdoorgang te realiseren;
4. inspreker zich zorgen maakt over het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer door het realiseren van de geplande fietstunnel onder de rondweg, omdat de wijk hierdoor zeer slecht bereikbaar wordt voor hulpdiensten;
5. Inspreker vraagt om geluid- en lichthinder voor De Teuge te beperken door het realiseren van een lage aarden wal ten noorden van de rondweg.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

Ad 2.

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Daarbij worden verschillende varianten, ook met een meer directe aansluiting, onderzocht en beoordeeld.

Ad 3.

In het ontwerpproces zijn de diverse locaties beschouwd waar het fietsverkeer de rondweg dient te kruisen. Op de locatie waar het kruispunt tussen rondweg en de Weg naar Voorst is ontworpen als enkelstrooksrotonde is ook de fietsoversteek meegenomen in het ontwerpproces. Daarbij is ook gedacht aan een ongelijkvloerse kruising. Door de ligging van de fietsvoorzieningen ten opzichte van de rotonde en de Weg naar Voorst blijkt een ongelijkvloerse kruising gepaard te gaan met bochten. Dit leidt enerzijds tot een fors ruimtegebruik en anderzijds tot een fietstunnel zonder voldoende doorzicht. Dit laatste is in het kader van de sociale veiligheid ongewenst en heeft de doorslag gegeven om te kiezen voor een gelijkvloerse oversteek. De rotonde is met een extra brede middengeleider ontworpen, waardoor het fietsverkeer veel opstelruimte heeft en de gelegenheid heeft om veilig over te steken.

Ad 4.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 5.

Langs de rondweg ter hoogte van De Teuge is een geluidswal niet noodzakelijk. Zoals uit het akoestisch onderzoek volgt, wordt er op alle woningen in de Teuge, na realisatie van stil asfalt, voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. De voorkeurswaarde is dusdanig dat indien deze waarde niet wordt overschreden er geen hinder te verwachten valt.

Ook leidt de gecumuleerde geluidsbelasting niet tot extra hinder, zoals uit paragraaf 5.6.2 van het akoestisch onderzoek volgt.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.18        Inspreker genoemd onder 18.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. de rondweg voor inspreker gedwongen verhuizing en verlies aan inkomen betekent. De sociale en economische gebondenheid is erg groot;
2. mantelzorg voor een familielid dat op het erf een veilige woonplek heeft, niet meer mogelijk is.

*Beoordeling*

Ad 1.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.5 is ingegaan op planschade.

Ad 2.

Inspreker geeft aan mantelzorg voor een familielid dat op het erf een veilige woonplek heeft niet meer mogelijk is. We hebben begrip voor de situatie. Verder verwijzen wij naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.19        Inspreker genoemd onder 19.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker verzoekt om vrijstelling van het verbod om met landbouwvoertuigen van de rondweg gebruik te maken;
  - a. het bedrijf zich rechtstreeks aan de N345 bevindt en het onmogelijk zal worden om met het landbouwverkeer de omliggende gronden te bereiken;

- b. omdat te bewerken gronden in de omgeving van de rondweg anders enkel via kleinere weggetjes te bereiken zijn.

*Beoordeling*

Ad 1.

De rondweg zal niet opengesteld zijn voor landbouwverkeer. De rondweg betreft een nieuw te realiseren belangrijke gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u en op dergelijke wegen is landbouwverkeer vanwege de verkeersveiligheid en de doorstroming ongewenst. Voor het bewerken van omliggende gronden is het openstellen voor landbouwverkeer niet noodzakelijk, omdat zich op de rondweg geen erfaansluitingen naar aanliggende gronden bevinden. De erven zullen via erftoegangswegen in het buitengebied bereikbaar blijven. Waar maatregelen nodig zijn om dit te waarborgen zullen maatwerkoplossingen getroffen worden.

Het wegvak van de N345 waar het genoemde bedrijf gelegen is, is in de huidige situatie opengesteld voor landbouwverkeer. Het realiseren van de rondweg verandert deze situatie niet.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

**3.20      Inspreker genoemd onder 20.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker 24 uur per dag de lasten ten gevolge van de verkeersdrukte ondervindt en dat deze naar aanleiding van de aanleg van de rondweg alleen maar zal toenemen:
  - a. Inspreker vraagt zich af waarom geen aanpassingen op de woning tegen geluidshinder nodig zijn?
  - b. Inspreker vraagt zich af waarom de weg niet ter hoogte van de woning niet verlegd wordt?
  - c. Inspreker vraagt zich af waarom de geplande 50 km/u zone bij Empe niet doorgetrokken kan worden tot voorbij de woning?

*Beoordeling*

Ad 1.

De woning van de indiener ligt buiten het onderzoeksgebied waardoor wettelijk gezien geen maatregelen getroffen hoeven te worden. Wel is onderzocht in het akoestisch onderzoek wat de verandering in geluidsbelasting ten gevolge van de Weg naar Voorst buiten het onderzoeksgebied is. Het betreft een toename van 1,5 dB. Dit is geen merkbare toename waardoor de provincie Gelderland niet voornemens is om maatregelen aan de woning te treffen.

De genoemde suggestie om de geplande 50km/u zone bij Empe door te trekken tot voorbij de woning zal de provincie niet overnemen. Een maximumsnelheid van 50 km/u wordt in principe

enkel toegepast binnen de bebouwde kom. Een dergelijke lage snelheid werkt enkel als de weg zodanig ingericht is, dat deze snelheid ook wordt afgedwongen. Hierbij speelt het karakter en het beeld van het omliggende gebied ook een rol. Het verplaatsen van de bebouwde kom van Empe tot voorbij de genoemde woning is niet zodanig vorm te geven dat dit ook zal leiden tot het gewenste (snelheids)gedrag en is daarmee ongewenst.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.21        Inspreker genoemd onder 21.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. LTO Noord afdeling Brummen en Voorst van mening blijft dat landbouwverkeer dient te worden toegestaan op de rondweg;
  - a. omdat het niet toestaan van (doorgaand) landbouwverkeer zowel voor de wijk De Hoven als voor het onderliggend wegennet leidt tot het niet wegnemen, dan wel toenemen van de verkeersonveiligheid als gevolg van landbouwverkeer;
  - b. LTO verzoekt om het toestaan van landbouwverkeer, eventueel door gebruikmaking van passeerhavens;
2. LTO verzoekt de bedrijfswoning aan de Tondensestraat 2 geen woonbestemming te geven maar te bestemmen als plattelandswoning, waardoor de bedrijfsvoering en bedrijfsontwikkeling van omliggende bedrijven gewaarborgd wordt;
3. LTO verzoekt om bij de uitwerking zorg te dragen voor de beschikbaarheid van ruilgronden, zodat compensatie mogelijk is voor eigenaren die grond dienen af te staan;
4. door de aanleg van de rondweg extra milieubelasting ontstaat op de nabijgelegen natura 2000 gebieden en de EHS. Deze toename telt mee als omliggende agrarische bedrijven in de toekomst voor een uitbreiding een milieu- of natuurbeschermingswetvergunning aan willen vragen. Inspreker vraagt de provincie rekening te houden met voldoende ontwikkelingsruimte voor bedrijven in de nabijheid van de rondweg.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

De rondweg zal niet opengesteld zijn voor landbouwverkeer. De rondweg betreft een nieuw te realiseren belangrijke gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u en op dergelijke wegen is landbouwverkeer vanwege de verkeersveiligheid en de doorstroming ongewenst.

Doorgaand landbouwverkeer volgt de routes waarin ook in de huidige situatie gebruik van wordt gemaakt. Als gevolg van het realiseren van de rondweg zal verkeersonveiligheid als gevolg van landbouwverkeer niet toenemen, omdat de rondweg niet leidt tot meer doorgaand landbouwverkeer en de route niet verschilt van de huidige situatie.

Ad 2.

De Wet plattelandswoningen bevat een regeling voor veehouderijen die niet gestopt zijn, maar waarvan de woning qua gebruik wordt afgesplitst (plattelandswoning). De regeling zorgt ervoor dat een afgesplitste burgerbewoning geen belemmering meer kan vormen voor de bedrijfsvoering van de *eigen* veehouderij, waartoe de woning behoorde. De Wet plattelandswoningen heeft geen invloed op bescherming van de (voormalige) bedrijfswoning tegen de geur van *omliggende* veehouderijen.

Door de aanleg van de rondweg zal het agrarische bedrijf in zijn geheel komen te vervallen. De Wet Plattelandswoningen is daardoor niet van toepassing op de voormalige bedrijfswoning. In dit kader is het bestemmen van de voormalige bedrijfswoning als reguliere woning, planologisch gezien, dan ook de enige mogelijkheid.

De voormalige bedrijfswoning, die in het inpassingsplan bestemd is als reguliere woning, legt overigens niet meer beperkingen op aan de omliggende bedrijven dan in de huidige situatie. Juridisch-planologisch gezien genieten (agrarische) bedrijfswoningen ten opzichte van omliggende (agrarische) bedrijven namelijk evenveel bescherming als reguliere woningen. Omdat het inpassingsplan voorziet in het weg bestemmen van de tweede bedrijfswoning aan de Weg naar Voorst, verbetert in de nieuwe situatie de potentiële ontwikkelruimte van bestaande agrarische bedrijven in theorie zelfs. In theorie, omdat uit het geuronderzoek<sup>1</sup>, dat in het kader van het inpassingsplan is verricht, blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen agrarische bedrijven aanwezig zijn. Van een eventuele beperking van hun toekomstige ontwikkeling kan, alleen om die reden, geen sprake zijn.

Ad 3.

De behoefte aan compensatie en ruilgronden is ons genoegzaam bekend, wij zullen de nodige inspanning leveren om aan deze wens tegemoet te komen. Concrete toezeggingen kunnen op dit moment niet worden uitgesproken.

Ad 3.

De behoefte aan compensatie en ruilgronden is ons genoegzaam bekend, wij zullen de nodige inspanning leveren om aan deze wens tegemoet te komen. Concrete toezeggingen kunnen op dit moment niet worden uitgesproken.

Ad 4.

Projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie op N2000-gebieden zullen op korte termijn vallen onder de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De PAS kent twee categorieën: meldingsplicht voor beperkte stikstoftoenames (uitbreidingen tot 1 mol) vergunningplicht voor grotere toenames. De rondweg wordt onder de PAS meldingsplichtig. Voor alle kleine uitbreidingen in Nederland (agrarisch en niet-agrarisch) is ruimte gereserveerd. Er hoeft (en kan) geen aparte stikstofruimte gereserveerd te worden.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

---

<sup>1</sup> SPA ingenieurs, Geuronderzoek Tondensestraat 2 in Zutphen, projectnummer 20140274.R03, 4 juli 2014



### **3.22        Inspreker genoemd onder 22.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker van mening blijft dat landbouwverkeer dient te worden toegestaan op de rondweg;
  - a. omdat het niet toestaan van (doorgaand) landbouwverkeer zowel voor de wijk De Hoven als voor het onderliggend wegennet leidt tot het niet wegnemen, dan wel toenemen van de verkeersonveiligheid als gevolg van landbouwverkeer;
  - b. inspreker verzoekt om het toestaan van landbouwverkeer, eventueel door gebruikmaking van passeerhavens;
2. inspreker verzoekt de bedrijfswoning aan de Tondensestraat 2 geen woonbestemming te geven maar te bestemmen als plattelandswoning, waardoor de bedrijfsvoering en bedrijfsontwikkeling van omliggende bedrijven gewaarborgd wordt;
3. inspreker verzoekt om bij de uitwerking zorg te dragen voor de beschikbaarheid van ruilgronden, zodat compensatie mogelijk is voor eigenaren die grond dienen af te staan;

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

De rondweg zal niet opengesteld zijn voor landbouwverkeer. De rondweg betreft een nieuw te realiseren belangrijke gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u en op dergelijke wegen is landbouwverkeer vanwege de verkeersveiligheid en de doorstroming ongewenst.

Doorgaand landbouwverkeer volgt de routes waarin ook in de huidige situatie gebruik van wordt gemaakt. Als gevolg van het realiseren van de rondweg zal verkeersonveiligheid als gevolg van landbouwverkeer niet toenemen, omdat de rondweg niet leidt tot meer doorgaand landbouwverkeer en de route niet verschilt van de huidige situatie.

##### **Ad 2.**

De Wet plattelandswoningen bevat een regeling voor veehouderijen die niet gestopt zijn, maar waarvan de woning qua gebruik wordt afgesplitst (plattelandswoning). De regeling zorgt ervoor dat een afgesplitste burgerbewoning geen belemmering meer kan vormen voor de bedrijfsvoering van de **eigen** veehouderij, waartoe de woning behoorde. De Wet plattelandswoningen heeft geen invloed op bescherming van de (voormalige) bedrijfswoning tegen de geur van **omliggende** veehouderijen.

Door de aanleg van de rondweg zal het agrarische bedrijf in zijn geheel komen te vervallen. De Wet Plattelandswoningen is daardoor niet van toepassing op de voormalige bedrijfswoning. In dit kader is het bestemmen van de voormalige bedrijfswoning als reguliere woning, planologisch gezien, dan ook de enige mogelijkheid.

De voormalige bedrijfswoning, die in het inpassingsplan bestemd is als reguliere woning, legt overigens niet meer beperkingen op aan de omliggende bedrijven dan in de huidige situatie. Juridisch-planologisch gezien genieten (agrarische) bedrijfswoningen ten opzichte van

omliggende (agrarische) bedrijven namelijk evenveel bescherming als reguliere woningen. Omdat het inpassingsplan voorziet in het wegbestemmen van de tweede bedrijfswoning aan de Weg naar Voorst, verbeterd de potentiële ontwikkelruimte van bestaande agrarische bedrijven in theorie zelfs in de nieuwe situatie. In theorie omdat uit het geuronderzoek<sup>2</sup>, dat in het kader van het inpassingsplan is verricht, blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen agrarische bedrijven aanwezig zijn. Van een eventuele beperking van hun toekomstige ontwikkeling kan alleen om die reden geen sprake zijn.

Ad 3.

De behoefte aan compensatie en ruilgronden is ons genoegzaam bekend, wij zullen de nodige inspanning leveren om aan deze wens tegemoet te komen. Concrete toezeggingen kunnen op dit moment niet worden uitgesproken.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.23        Inspreker genoemd onder 23.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. het beoogde tracé voor inspreker een rigoureuze doorsnijding van het akkerbouwbedrijf betekent;
  - a. aantasting van de bestaande huiskavel;
  - b. verstoring van de bestaande bedrijfslogistiek, waarbij een totale reconstructie van de bedrijfswegen, ondergrondse leidingen en waterlopen aan de orde is;
  - c. doorsnijding van de grootste huis- en veldkavel, waarbij de bereikbaarheid van de afgesneden kavel(s) een groot vraagteken is en geen gebruik meer gemaakt kan worden van de eigen bedrijfswegen;
  - d. verkleining en verslechtering van de perceelvorm;
  - e. het niet meer kunnen uitleveren van geoogste producten vanaf het land (vereiste);
  - f. financiële schadeloosstelling is onvoldoende om het bedrijf in de benen te houden. Een reconstructie ter plaatse is een absoluut vereiste. Inspreker verzoekt om acceptabele oplossingen in de vorm van gronduitruil en het voorzien in noodzakelijke kavelwerken;
2. de in het tracé voorziene parallelweg ten behoeve van het landbouwverkeer onvoldoende waarborgen biedt om de achterliggende percelen landbouwgrond te kunnen bereiken;
  - a. de route van het landbouwverkeer vanaf de parallelweg richting Oude Kanonsdijk is zeer ongewenst. Deze weg is te smal en bovendien staan er vaak auto's geparkeerd.
  - b. inspreker verzoekt om een deugdelijke aantakking van de parallelweg die uitsluitend ten behoeve van het landbouwverkeer gebruikt zou mogen worden;

---

<sup>2</sup> SPA ingenieurs, Geuronderzoek Tondensestraat 2 in Zutphen, projectnummer 20140274.R03, 4 juli 2014

3. inspreker zich zorgen maakt over de status van de genoemde parallelweg. Vanuit de gemeente Zutphen wordt druk uitgeoefend om de landbouwweg als ontsluitingsweg voor De Teuge te gaan gebruiken. Het reinigen van het wegdek om ongelukken te voorkomen is ondoenlijk.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

In het kader van de grondverwerving dient een eigenaar op basis van de onteigeningswet volledig schadeloosstelling gesteld te worden. Vooruitlopend daarop is met eigenaar in overleg getreden, in het verdere verloop van het verwervingstraject zal de maximale inzet binnen het redelijke en het zakelijke geleverd worden om de vernoemde schadecomponenten zoveel mogelijk op te lossen cq. te beperken of te vergoeden. Daarbij valt te o.a. te denken aan grondruil en noodzakelijke kavelwerken.

##### **Ad 2 en 3.**

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3. In nader overleg, in het kader van de grondverwerving, zal gekeken worden hoe het beste kan worden omgegaan met het reinigen van het wegdek.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.24        Inspreker genoemd onder 24.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven dan het gekozen noordelijk tracé.
  - a. Nu is het wegtracé zo gepland dat vrijwel exact wordt voldaan aan de geluidsnormen. Waarom geen tracé dat de hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen?;
3. inspreker van mening is dat de extra hinder van de rondweg en het verkeer er op zal leiden tot waardedaling van de woning;
4. inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
5. inspreker verzoekt in het geval de provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige Noord tracé om een volledige tunnel uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;

6. inspreker verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren.

*Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 3.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.5 is ingegaan op planschade.

Ad 4.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 5.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.3 is ingegaan op een volledige onderdoorgang ter plaatse van de Baankstraat.

Ad 6.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.25      Inspreker genoemd onder 25.**

*Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. inspreker verschillende percelen aan de Baankstraat en aan het Tondense Enkpad in eigendom heeft. Inspreker weet niet of de percelen nog met landbouwverkeer te bereiken zijn;
2. Inspreker wil weten of de provincie vervangende grond heeft;
3. Inspreker verzoekt om hierover in gesprek te gaan.

*Beoordeling*

Ad 1.

De rondweg zal niet opengesteld zijn voor landbouwverkeer. De rondweg betreft een nieuw te realiseren belangrijke gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u en op

dergelijke wegen is landbouwverkeer vanwege de verkeersveiligheid en de doorstroming ongewenst. Voor het bewerken van omliggende gronden is het openstellen voor landbouwverkeer niet noodzakelijk, omdat zich op de rondweg geen erfaansluitingen naar aanliggende gronden bevinden. De erven zullen via erftoegangswegen in het buitengebied bereikbaar blijven. Waar maatregelen nodig zijn om dit te waarborgen zullen maatwerkoplossingen getroffen worden.

Ad 2.

De behoefte van compensatie en ruilgronden is ons genoegzaam bekend, wij zullen de nodige inspanning leveren om aan deze wens tegemoet te komen. Concrete toezeggingen kunnen op dit moment niet worden uitgesproken.

Ad 3.

De bij dit project betrokken grondverwerver heeft inmiddels bij verzoeker een gesprek gevoerd.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.26        Inspreker genoemd onder 26.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. de zuidelijke verschuiving van het oorspronkelijke Noord alternatief naar de ligging van het tracé van het gekozen voorkeursalternatief ongewenst is. Het is een compromis met verlies voor het landschapsbelang en met weinig winst voor de nieuwbouwwijk;
2. Inspreker pleit voor een verlaagde ligging van de rondweg of consequent geplaatste geluidwallen;
  - a. Verlaagd wegdek zorgt voor een goede geluidsreductie en is ook vanuit optisch oogpunt de beste oplossing. Inspreker vraagt deze op alle vlakken gunstige oplossing serieus te overwegen;
  - b. In het akoestisch onderzoek worden de kosten van geluidswallen afgezet tegen kosten van geluidsisolatie, waarbij de laatste gunstiger uitvallen. Hierbij wordt voorbij gegaan aan het lawaai buitenshuis en de uitwaaiing over het gehele landschap.
  - c. Geluidswallen worden door de provincie gezien als een element dat het landschap aantast. Dit geldt enkel gezien vanuit de nieuwbouwwijk en niet gezien vanuit het landschap, waar de bebouwing toch al als verstoring element werkt;
  - d. Geluidswallen nemen bovendien de lichthinder van de auto's weg en bevorderen de veiligheid voor de fauna;
3. inspreker vraagt prudent om te gaan met wegverlichting. Hoe meer wegverlichting, hoe meer verstoring;
4. inspreker vraagt om een snelheidsverlaging op de rondweg naar 50km/u, ondersteund door snelheidsbelemmerende maatregelen (verkeersheuvels) en handhaving.

*Beoordeling*

Ad 1.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 2. a en b

In het ontwerpproces van de rondweg is onderzocht om de weg zo laag mogelijk te leggen. Aan de aanleg van wegen worden eisen gesteld ten aanzien van de drooglegging. Dit om het opdrijven de weg te voorkomen. De weg ligt zo laag mogelijk. Technisch is het mogelijk om de weg nog lager te leggen. Dit stuit echter op zwaarwegende bezwaren van financiële aard. Een verdiepte aanleg is zeer kostbaar. Er is geen noodzaak om dit te doen.

Voor de beantwoording over de geluidwallen verwijzen we naar nr. 17 onder punt 5, met als aanvulling dat er geen hinder te verwachten valt, hetgeen voor zowel binnens- als buitenshuis geldt. De woning van inspreker ligt op grotere afstand van de rondweg dan de woningen in De Teuge, waardoor hinder al helemaal niet te verwachten valt.

Er wordt aangegeven dat stil asfalt een onvoldoende maatregel is. Onduidelijk is waarom dit onvoldoende zou zijn. De geluidsbelasting op de woning zal, gezien de ruime afstand tot de woning, ruim lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Hierdoor is hinder niet te verwachten.

Ad 2. c en d

Ter hoogte van de rotonde nabij de Kanonsdijk wordt ter voorkoming van lichthinder een aarden wal aangelegd. Hoewel wallen in sommige gevallen een positieve uitwerking kunnen hebben op de beleving van de weg vormen ze ook gebiedsvreemde verstorende elementen in het landschap en de historische geomorfologie. In het landschapsplan is uitgewerkt op welke manier met wallen om is gegaan. In het natuuronderzoek is ingegaan op de effecten voor onder andere fauna. Hieruit blijkt dat een wal niet nodig is om negatieve effecten te voorkomen.

Ad 3.

Provincie Gelderland gaat heel spaarzaam om met verlichting, vanwege duurzaamheid en kosten. Alleen in het kader van verkeersveiligheid en sociale veiligheid wordt verlichting toegepast. Dit geldt bijvoorbeeld voor beide rotondes en beide fietstunnels. De verlichting zal dusdanig ingesteld worden dat deze zo min mogelijk uitstraalt naar de omgeving.

Ad 4.

De N345 tussen Apeldoorn en Zutphen/Brummen is op regionale schaal voor de provincie Gelderland en de verschillende gemeenten en erg belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Om de regionale bereikbaarheid te waarborgen kent deze weg op een zo groot mogelijk deel, en zeker de nieuwe infrastructuur op de route, een maximumsnelheid van 80 km/u.

Wanneer de rondweg een maximumsnelheid van 50km/u zou krijgen, neemt bovendien de kans op ongewenst sluipverkeer via De Hoven of via het buitengebied toe. Dit zou een erg ongewenste situatie opleveren. Verkeersremmende maatregelen, zoals wegvernauwingen of drempels, passen niet bij de vorm en functie van een gebiedsontsluitingsweg.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.27        Inspreker genoemd onder 27.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker, Landschapsnetwerk Brummen, zijn waardering uitspreekt over de wijze waarop het landschap betrokken is bij de inpassing van het nieuwe tracé. Inspreker heeft drie verbeterpunten;
2. Inspreker het idee heeft dat de maatvoering en vormgeving van de verlegde Voorstondensche Beek het karakter van een rondwegsloot krijgen: de taluds zijn steil (1:2) en de plas/dras zones worden niet over de hele loop voorzien. Dit vindt inspreker te smal en door intensief beheer van deze A-watergang kan vegetatie zich niet blijvend ontwikkelen. Inspreker stelt daarom voor ten minste aan één zijde de taluds geleidelijk te laten lopen en een plas/dras zones van substantiële omvang wordt aangelegd. Hierdoor wordt de ecologie beter gediend en krijgt de weggebruiker een decor van allure;
3. Het tracé vanaf de Tondensestraat tot aan de spooronderdoorgang loopt langs het open landschap, waardoor het onbedorven landschap wordt geschaad. Inspreker betreurt dit verlies, mede ingegeven omdat dit een belangrijke recreatieve waarde heeft (Hanzeroute en fietsknooppuntenroute). Dit lijkt deels verminderd te worden, omdat de kruin van de weg iets meer dan een halve meter lager komt te liggen dan maaiveld. Inspreker vraagt om uitsluitel over dit punt;
4. Inspreker voorstelt, in het licht van punt 3, dat aan de zuidwestkant langs het tracé tussen de kop van de Tondensestraat en de spooronderdoorgang, een zicht/geluidswal aangelegd wordt. Hierdoor wordt de beleving van het open landschap gespaard en de geluidshinder van noordelijk Tonden verminderd;
  - a. De wal volgens inspreker niet zal leiden tot een merkbare verkleining van het open landschap, omdat direct langs het tracé aan de noordoost zijde reeds het dijklichaam van het spoor aanwezig is;
  - b. Door op de wal meidoorns te planten wordt de weg nog meer aan het zicht onttrokken en wordt het IJssel landschap versterkt;
  - c. De grond die bij het graven van de watergang vrij komt direct kan worden gebruikt om zo'n wal op te werpen. De vrijkomende grond hoeft daardoor niet te worden afgevoerd;
5. Inspreker van mening is dat de rotonde aan de kop van de Tondensestraat overbodig is, gezien de substantiële afname van de hoeveelheid verkeer via de oude weg naar De Hoven en de afwaardering van die weg. Ook de Tondensestraat wordt weinig gebruikt. Inspreker stelt daarom voor dat dit anders wordt vormgegeven. Dit komt ook ten goede aan het landschap en bespaart kosten.
6. Inspreker biedt de expertise aan die zij als Landschapsnetwerk in huis hebben.

*Beoordeling*

Ad 1.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 2.

Daar waar de Voorstondense Beek verlegd wordt, krijgt de beek aan één zijde een talud van 1:2 (landbouwzijde) en aan één zijde een talud van 1:3. Dit laatste talud zal dus flauwer zijn en deze wordt ingericht als ecologische zone. Vanuit landschappelijk oogpunt is aan één zijde van de beekoever gekozen voor het ontwikkelen van een rietvegetatie met plaatselijk wilgenopslag. Deze zijde zal extensief beheerd worden, waardoor de ontwikkeling van de vegetatie bevorderd wordt. Deze strook kan tevens functioneren als leefgebied voor jaarrond beschermde vogelsoorten en als foerageergebied en migratieroute voor vleermuizen. Geconcludeerd kan worden dat het huidige plan grotendeels overeen komt met de wens van de inspreker.

Ad 3.

De kruin van de weg komt maximaal 1 meter boven maaiveld te liggen. Door de grondwaterstanden in het gebied is een lagere ligging niet realiseerbaar.

Ad 4.

Voor de opmerking over geluidwallen wordt verwezen naar de beantwoording onder nr. 17 onder punt 5, met als aanvulling dat de woningen in noordelijk Tonden op grotere afstand van de rondweg liggen dan de woningen in De Teuge, waardoor hinder al helemaal niet te verwachten valt. Geluidswallen zijn daarom niet nodig.

Hoewel wallen in sommige gevallen een positieve uitwerking kunnen hebben op de beleving van de weg vormen ze ook gebiedsvreemde versturende elementen in het landschap en de historische geomorfologie.

Aangezien de provincie Gelderland de aarden wal niet noodzakelijk acht, worden de opmerkingen over de vormgeving hiervan voor kennisgeving aangenomen.

Ad 5.

De provincie heeft tijdens het ontwerpproces dat is doorlopen met de gemeenten Brummen en Zutphen uitgebreid vooronderzoek gedaan naar het aantal aansluitingen op de rondweg en de benodigde vormgeving daarvan. In dat kader zijn berekeningen uitgevoerd, waarbij de verkeersstromen op de kruispunten uit het verkeersmodel gebruikt zijn. Hieruit blijkt dat het noordelijke kruispunt bij de Tondensestraat niet als normaal voorrangskruispunt vormgegeven kan worden, zonder dat het voor verkeer uit De Hoven en de Tondensestraat erg moeilijk wordt een hiaat in de verkeersstroom te vinden om de weg veilig op en af te rijden. De rotonde kan het verkeer in alle richtingen vlot en veilig afwikkelen. Onderzocht is tevens of de Tondensestraat ten westen van het voornoemde kruispunt aan kan sluiten. Dit bleek echter niet verkeersveilig in te passen voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, vanwege de onveilige situatie die ontstaat wanneer twee kruispunten met elk afslaande bewegingen en opstelvakken vlak na elkaar gesitueerd zijn.

Ad 6.

Wij danken u voor het aanbod. De expertise is in deze fase van de procedure niet nodig.



### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.28        Inspreker genoemd onder 28.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Insprekers, het College van Burgemeester en Wethouders en Raad van gemeente Zutphen, waarderen de kwaliteit van de stukken en de inspanningen die worden gepleegd om een weg aan te leggen, die grosso modo, voor De Hoven en Zutphen gunstig zijn.
2. De achterliggende doelen van Inspreker is 'zo weinig mogelijk overlast voor De Teuge' en 'zoveel mogelijk niet-binnenstad verkeer op de Cortenoeversebrug'. Inspreker constateert dat beide alternatieven in de beoordeling dicht bij elkaar liggen. Het College is zich bewust dat rekening gehouden moet worden met een noordelijk tracé. Inspreker heeft daarom twee ingrepen voorgesteld:
  - a. de realisatie van een parkachtige zone tussen de Teuge en de rondweg. Inspreker wil in overleg met provincie en gemeente Brummen over de invulling en de mogelijke aanleg van een wal/reliëf voor de geluidsbeleving in de wijk.
  - b. een directe verbinding tussen de N345 en de N348 op het talud van de Cortenoeversebrug. Inspreker wil graag in overleg als de definitieve verkenning af is.
3. Inspreker met de provincie nader wil overleggen over de plaatsing van een flitspaal
4. Inspreker maakt zich zorgen over de afsluiting van de Baankstraat in verband met bereikbaarheid van de wijk voor bewoners en hulpdiensten. Insprekers vragen om alsnog te overwegen de tunnel geschikt te maken voor autoverkeer.
5. De ruimtelijke reservering voor een hoogwatergeul is niet meer opgenomen in het Deltaprogramma 2015. Deze is op Prinsjesdag aangeboden aan de Tweede Kamer. Nu deze reservering uit het Barro wordt gehaald, is inspreker van mening dat de reservering niet langer een rol kan spelen in het MER.
6. Insprekers zijn van mening dat een verschil van 2 dB(A) (het verschil tussen varianten noord-geoptimaliseerd en zuid) wel hoorbaar is en invloed heeft op de leefbaarheid van de wijk. Insprekers vinden daarom dat in het MER niet uitgegaan mag worden van een klasse, maar van het effect (beter – minder goed).
7. Insprekers gaan graag in overleg over de tracévoorkeur, de Baankstraat, de aansluiting N345-N348 en over de parkzone ten zuiden van De Teuge.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 2.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan. Wij gaan met beide gemeenten buiten deze procedure in overleg.

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Over eventuele effecten op de verkeersstromen kunnen momenteel nog geen uitspraken worden gedaan. Over de uitkomsten gaat de provincie graag met u in overleg.

Ad 3.

Zoals ook in de beantwoording op de vooroverlegreactie geven wij inspreker mee dat de bevoegdheid en de bepaling van de plek voor een flitspaal ligt bij de politie. Wij kunnen als provincie niet zelf het initiatief nemen om een flitspaal te plaatsen. Wel kunnen wij dit verzoek indienen. Dit zullen wij ook doen. Mocht de politie niet akkoord gaan, dan is een volgende optie om een signaleringsbord te plaatsen met de tekst "u rijdt te hard". Op basis van resultaten op andere locaties blijkt dat deze waarschuwing remmend kan werken op de gemiddeld gereden snelheid. In de realisatiefase zal dit punt meegenomen worden.

Ad 4.

De provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Zutphen, een aanvullende verkeerskundige analyse verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg en de eventueel te nemen verkeersmaatregelen. De conclusies van deze analyse zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 5.

Totdat het Barro is aangepast, zal rekening gehouden moeten worden met deze regelgeving. Daarnaast is de ruimtelijke reservering niet het zwaarst wegende argument om te kiezen voor het Noord alternatief. Provincie Gelderland blijft dan ook bij haar keuze voor het tracé zoals opgenomen in het inpassingsplan.

Ad 6.

In het MER zijn de akoestische effecten beschreven. Hierin is terecht uitgegaan van een lagere waardering van de geluidstoename in de laagste geluidbelastingsklasse. In deze geluidbelastingsklasse is de kans op hinder gering. Het zou niet terecht zijn om een verschil van 2 dB onder de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zwaar te beoordelen. In het detail akoestisch onderzoek is vervolgens aangetoond dat ruimschoots voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Ad 7.

Wij blijven met u in overleg over al deze thema's om te komen tot passende oplossingen.  
*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.29        Inspreker genoemd onder 29.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. Inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé (of beter nog: de niet volwaardig bestudeerde “westelijke variant”) een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven kan zijn dan het gekozen noordelijk tracé. De impact van een dergelijke ingreep vraagt om de beste oplossing en niet om een suboptimale oplossing;
3. dat het wegtracé zo gepland is dat vrijwel exact wordt voldaan aan geluids- en milieunormen met een beperkt aantal aanvullende maatregelen. Inspreker vraagt zich af waarom niet wordt gekozen voor een tracé dat hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen.
4. Inspreker van mening is dat het tracé van de rondweg niet ideaal is voor de bewoners van het oostelijke gedeelte van Zutphen (De Leesten). Zonder voortdurend afremmen op een 80km/u weg zouden deze mensen veel sneller in Apeldoorn kunnen zijn;
5. Inspreker nog nooit heeft meegemaakt dat er een rondweg wordt aangelegd die richting een centrum loopt. Inspreker vindt dit misleidend en vindt de Oude IJsselbrug niet geschikt voor nog meer verkeer.
6. Inspreker zich het recht voorbehoudt de provincie aansprakelijk te stellen voor de waardedaling van de woning.
7. Inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
8. Inspreker van mening is dat bewoners van De Teuge II en Kanonsdijk, net zoals nu, over de ventweg kunnen rijden richting Eikenboom. Er staan namelijk vaak geparkeerde auto's op de Oude Kanonsdijk die een normale doorgang beperken. Inspreker wil vanaf De Teuge II geen aansluiting op de rondweg.
9. Inspreker zekerheid vraagt over de ruimtelijke inpassing en de groenstructuur tussen De Teuge en het Noord tracé en verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

##### **Ad 2.**

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

##### **Ad 3.**

Provincie Gelderland is van mening dat er een weloverwogen afweging is gemaakt tussen verschillende belangen. Voor verdere uitleg over de tracékeuze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 ‘tracékeuze’.

Ad 4.

In het achtergrondrapport Verkeer en Vervoer bij het MER is een analyse van de reistijden gemaakt. Ten opzichte van een situatie waarbij het verkeer tussen Empe en de Cortenoeversebrug door De Hoven moeten rijden, zorgen zowel het Noord alternatief als het Zuid alternatief voor een grote reistijdwinst, dus ook voor bewoners van De Leesten. Deze reistijdwinst is bijna anderhalve minuut. Het Zuid alternatief levert vier seconden meer reistijdwinst op dan het geoptimaliseerde Noord alternatief. Een rondweg levert dus een forse verbetering op deze relatie en het verschil tussen de alternatieven is niet groot.

Ad 5.

Ten opzichte van een situatie zonder rondweg zorgt het voorkeursalternatief – de noordelijke rondweg – voor 12% minder verkeer op de Oude IJsselbrug. Er is sprake van een verschuiving van verkeer richting de Cortenoeversebrug, waar het verkeer met 10% toeneemt. Dit blijkt uit de berekeningen die in het kader van de m.e.r. in het achtergrondrapport Verkeer en Vervoer zijn verwoord. De provincie Gelderland herkent zich dan ook niet in de stelling dat de Oude IJsselbrug drukker wordt als gevolg van de rondweg.

Ad 6.

Voor wat betreft de eventuele waardedaling van de woning wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

Ad 7.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 8.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.3 is ingegaan op de ontsluiting van De Teuge I en II. Er komt geen directe aansluiting van de wijk op de rondweg. In de toekomstige situatie kan enkel fietsverkeer gebruik maken van de huidige parallelweg richting Brummen.

Ad 9.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.30        Inspreker genoemd onder 30.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. Inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé (of beter nog: de niet volwaardig bestudeerde "westelijke variant") een intrinsiek betere

oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven kan zijn dan het gekozen noordelijk tracé. De impact van een dergelijke ingreep vraagt om de beste oplossing en niet om een suboptimale oplossing;

3. dat het wegtracé zo gepland is dat vrijwel exact wordt voldaan aan geluids- en milieunormen met een beperkt aantal aanvullende maatregelen. Inspreker vraagt zich af waarom niet wordt gekozen voor een tracé dat hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen.
4. Inspreker zich het recht voorbehoudt de provincie aansprakelijk te stellen voor de waardedaling van de woning.
5. Door het afsluiten van de Baankstraat de bereikbaarheid van de woning van de inspreker zal afnemen, de bereikbaarheid voor hulpdiensten zal verslechteren en er verkeersonveilige situaties voor fietsers ontstaan. Tevens zal er meer sluipverkeer komen tussen De Teuge I en De Teuge II.
6. Inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
7. Inspreker verzoekt in het geval provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige Noord tracé om een volledige tunnel uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;
8. Inspreker zekerheid vraagt over de ruimtelijke inpassing en de groenstructuur tussen De Teuge en het Noord tracé en verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

#### *Beoordeling*

Ad 1, 2, 6, 7, 8.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder nr. 9. Deze punten zijn identiek.

Ad 3.

Provincie Gelderland is van mening dat er een weloverwogen afweging is gemaakt tussen verschillende belangen. Voor verdere uitleg over de tracékeuze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 'tracékeuze'.

Ad 4.

Voor wat betreft de eventuele waardedaling van de woning wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

Ad 5.

De provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Zutphen onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg. De conclusies van dit onderzoek zijn verwoord in paragraaf 2.3.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen

### **3.31        Inspreker genoemd onder 31.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. Inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé (of beter nog: de niet volwaardig bestudeerde “westelijke variant”) een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven kan zijn dan het gekozen noordelijk tracé.
3. Inspreker het goed vindt, dat erkend wordt, dat met het afsluiten van de Baankstraat een probleem wordt gecreëerd. Inspreker heeft het gevoel dat er geen sprake is van sluipverkeer over de Baankstraat en zich ook niet kan voorstellen dat de rondweg dat zou veroorzaken. Het afsluiten zorgt juist voor een minder toegankelijke wijk, voor bewoners, hulpdiensten en vrachtverkeer/bevoorrading en voor sluipverkeer tussen De Teuge I en II. Inspreker is daarom van mening dat het open houden van de Baankstraat een must is.
4. De westelijke en zuidelijke variant deze problemen niet kennen omdat de Baankstraat niet wordt afgesloten voor auto's. Inspreker mist deze onderkenning in het MER.
5. Inspreker zekerheid vraagt over de ruimtelijke inpassing en de groenstructuur tussen De Teuge en het Noord tracé. Van bewoners kan niet verwacht worden in te stemmen met dit plan, terwijl de invulling van dit tussengebied ongewis blijft.
6. dat het wegtracé zo gepland is dat vrijwel exact wordt voldaan aan geluids- en milieunormen met een beperkt aantal aanvullende maatregelen. Inspreker vraagt zich af waarom niet wordt gekozen voor een tracé dat hinder maximaal beperkt voor een maximaal aantal mensen.
7. dat het wegtracé ervoor zorgt dat er vrijwel geen uitbreidingsmogelijkheden zijn voor de Hoven als wijk.
8. Door het toenemende verkeer en goederenvervoer per spoor er in de toekomst extra geluidshinder en fijnstof verspreid wordt in de wijk. Inspreker geeft aan dat de woningen daar niet op zijn aangepast.
9. Inspreker zich het recht voorbehoud de provincie aansprakelijk te stellen voor de waardedaling van de woning.
10. Voor de laatste punten in de zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nr. 09. Deze is identiek en herhaalt deels de punten hierboven.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

De provincie Gelderland heeft getracht zo zorgvuldig mogelijk te communiceren. De achtergronden hierbij zijn opgenomen bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.4.

Ad 2.

Bij de thematische beantwoording in paragraaf 2.2 is ingegaan op de tracékeuze.

Ad 3.

De provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Zutphen onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg. De conclusies van dit onderzoek zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 4.

In het MER is de barrièrewerking die uitgaat van de rondweg getoetst. Dit is gedaan voor zowel het Noord alternatief als het Zuid alternatief. Beide alternatieven scoren op dat vlak negatief vanwege de tunnel in de Baankstraat die niet is opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. De barrièrewerking richting buitengebied is dus wel degelijk in het MER opgenomen. Zie achtergrondrapport Verkeer en Vervoer. Het is onjuist dat het Zuid alternatief eenvoudiger met een volledige onderdoorgang kan worden vormgegeven. Voor beide alternatieven geldt dezelfde afweging, namelijk dat de provincie Gelderland graag wil investeren in het beschikbaar houden van de route voor het fietsverkeer, maar niet in het bieden van een verbinding voor verkeer waarvoor de weg niet bedoeld en veilig ingericht is. Bij een westelijke variant treden soortgelijke problemen op. Weliswaar niet bij de Baankstraat, omdat deze weg niet doorsneden wordt, maar wel op de locatie waar het tracé de Windheuvelstraat kruist.

Ad 5.

De groene dorpsrand maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan en valt onder het programma IJsselsprong Middengebied. De provincie Gelderland is van mening dat ongeacht realisatie van een groene dorpsrand sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan.

Ad 6.

Provincie Gelderland is van mening dat er een weloverwogen afweging is gemaakt tussen verschillende belangen. Voor verdere uitleg over de tracékeuze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 'tracékeuze'.

Ad 7.

Het klopt dat het wegtracé zorgt voor minder uitbreidingsmogelijkheden. De huidige ambitie van de gemeente Zutphen is ook niet (meer) om hier grootschalige woningbouw te ontwikkelen.

Ad 8.

Een verhoging van het aantal vervoersbewegingen per spoor gaat gepaard met verschillende besluiten. In deze besluitvorming zullen ook de aspecten geluid en fijnstof meegenomen worden. Aangezien er nu geen sprake is van een verhoging van het aantal vervoersbewegingen per spoor maakt dit geen onderdeel uit van de autonome ontwikkeling. Overigens is in het MER de spoorweg meegenomen in de cumulatie van geluid.

Ad 9.

Voor wat betreft de eventuele waardedaling van de woning wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

Ad 10.

Er wordt verwezen naar de beantwoording hierboven en naar nr. 9.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.32      Inspreker genoemd onder 32.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Insprekers graag zien dat de Tondensestraat alleen toegankelijk wordt voor bestemmingsverkeer. De reden hiervan is dat dit een smalle, onoverzichtelijke straat is, waar veel landbouwverkeer en, in de spitsperioden, sluiptverkeer over rijdt. Terwijl het de fietsroute is naar de scholen in Zutphen. Insprekers zijn zich bewust dat op 'bestemmingsverkeer' niet door de gemeente gehandhaafd kan worden, maar daarmee wordt de straat in ieder geval niet meer opgenomen in alternatieve routes van navigatiesystemen.
2. In het licht van gestelde onder 1, insprekers vragen om de rotonde geen visueel gelijkwaardige afslagen te geven, maar de afslag naar de Tondensestraat door bijvoorbeeld heesters aan het zicht te onttrekken.
3. Insprekers van mening zijn dat de geluidstoename aan de zuidwestkant weliswaar onder de norm blijft, maar doordat het nu een zeer stil gebied is, de rondweg een enorme invloed zal hebben.
4. Hoewel de rand van riet en wilgenopslag langs de verlegde Voorstondense Beek ecologisch gezien in de zomer een meerwaarde heeft, heeft dit geen meerwaarde als geluidsbarrière en in de winter ook niet als zichtbarrière.
5. Insprekers graag zien, in het licht van punt 3 en 4, dat aan de zuidwestkant langs het tracé tussen de kop van de Tondensestraat en de spoor onderdoorgang, een zicht/geluidswal aangelegd wordt. Hierdoor wordt zowel de beleving van het open landschap gespaard als de geluidshinder van noordelijk Tonden verminderd.
  - a. De grond die bij het graven van de watergang vrij komt direct kan worden gebruikt om zo'n wal op te werpen. De vrijkomende grond hoeft daardoor niet te worden afgevoerd. Door op de wal inheemse heesters te planten ontstaat een droge ecologische verbindingszone die parallel loopt aan de natte verbindingszone van riet en wilgen langs de Verlengde Voorstondense Beek. Op die manier wordt dus ook nog eens de ecologische inpassing van de weg versterkt. Het aanbrengen van zo'n aarden wal zal niet leiden tot een merkbare verkleining van het open ruimtelijke beeld omdat direct langs het tracé aan de noordoost zijde reeds het dijklichaam van het spoor aanwezig is. Dat vormt momenteel reeds de visuele begrenzing van het open gebied.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

Het type verkeer waarvoor de Tondensestraat toegankelijk is valt buiten de scope van het rondwegproject en is een aangelegenheid van de gemeentelijke wegbeheerder.

##### **Ad 2.**

In de vormgeving van de rotonde ligt de nadruk duidelijk op de beide aansluitingen van de rondweg. Deze zijn ruim vormgegeven met brede middengeleiders. In dat licht is de aansluiting van de Tondensestraat veel meer bescheiden van opzet. Vanwege de verkeersveiligheid,



waarbij onderling zicht een belangrijke rol speelt, is de provincie niet voornemens zijwegen aan het zicht te onttrekken door het aanbrengen van beplanting.

Ad 3.

Om hier een onderbouwde uitspraak over te kunnen doen is in het rekenmodel een extra rekenpunt neergelegd op de betreffende woning om de geluidsbelasting te kunnen bepalen. Er lag nog geen rekenpunt aangezien de woning ruim buiten de onderzoekszone is gelegen. Het blijkt dat de spoorweg maatgevend is en dat de gecumuleerde geluidsbelasting zonder rondweg 40 dB bedraagt. Dit is inderdaad laag.

Bij realisatie van de rondweg, met stil asfalt, blijft de spoorweg maatgevend en bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 41 dB. Er is dus een toename van 1 dB, maar dit is een voor mensen niet waarneembare toename. Het blijft bovendien een lage geluidsbelasting. Hinder is niet te verwachten. Daarom zal een geluidswal niet gerealiseerd worden.

Ad 4.

In de winter is de functie van het riet en de wilgen als zichtbarrière minder sterk dan in de zomer. De begroeiing heeft geen beoogde functie voor het weren van geluid. Gezien de onder ad 3 genoemde geluidsbelasting is dit ook niet nodig.

Ad 5.

Hoewel wallen in sommige gevallen een positieve uitwerking kunnen hebben op de beleving van de weg vormen ze ook gebiedsvreemde verstorende elementen in het landschap en de historische geomorfologie.

Het aanbrengen van de aarden wal achten wij op basis van bovenstaande antwoorden niet opportuun. De opmerkingen over vormgeving en uitvoering nemen we derhalve voor kennisgeving aan.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.33      Inspreker genoemd onder 33.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker teleurgesteld is in de beperkte wijze waarop rekening gehouden is met de terugkoppeling die vanuit Zutphen en De Hoven ontvangen is;
2. Inspreker nog steeds overtuigd is van het feit dat een rondweg met een zuidelijk tracé (of beter nog: de niet volwaardig bestudeerde "westelijke variant") een intrinsiek betere oplossing is voor de verkeersproblemen in en rond De Hoven kan zijn dan het gekozen noordelijk tracé en dat daardoor veel minder of nagenoeg geen bewoners benadeeld worden.

3. Inspreker van mening is dat de aanleg van de rondweg er aan moet bijdragen dat een snelle verbinding tussen de Cortenoeversebrug en de A1 en A50 ontstaat, vanwege de economische belangen die daarmee gepaard gaan.
4. Inspreker verzoekt om alsnog na te gaan of een westelijke of een zuidelijker variant mogelijk is;
5. Inspreker verzoekt in het geval provincie onverhoopt vasthoudt aan het ongunstige noord tracé om een volledige tunnel ter hoogte van de Baankstraat uit te werken die geschikt is voor al het verkeer;
6. Inspreker zekerheid vraagt over de ruimtelijke inpassing en de groenstructuur tussen De Teuge en het Noord tracé en verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Zutphen en Brummen om de groene dorpsrand tegelijk met de bouw van de rondweg te realiseren;

#### *Beoordeling*

Ad 1, 2, 4, 5, 6.

De zienswijze is vrijwel identiek aan zienswijze nr. 09. Voor de beantwoording wordt verwezen naar nr. 09.

Ad 3.

Uit de reistijdanalyses blijkt dat het realiseren van een rondweg leidt tot een reistijdwinst van bijna anderhalve minuut tussen Empe en de Cortenoeversebrug. Het Zuid alternatief levert zeer beperkte extra reistijdwinst op ten opzichte van het voorkeursalternatief (vier seconden).

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Daarbij worden verschillende varianten, ook met een meer directe aansluiting, onderzocht en beoordeeld.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen

### **3.34      Inspreker genoemd onder 34.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven dat:

1. Inspreker, het College van Burgemeester en Wethouders van Brummen, reeds in de vooroverlegreactie te kennen heeft gegeven verheugd te zijn met de wijze waarop het inpassingsplan aansluit bij hun standpunt, te weten de inpassing van een noordelijke rondweg. Inspreker pleit onverkort nogmaals voor een noordelijke rondweg.
2. Inspreker aandacht vraagt voor het afsluiten van de Baankstraat voor autoverkeer. Inspreker staat niet afwijzend tegenover de afsluiting, maar vragen aandacht voor de bereikbaarheid van hulpdiensten bij vaststelling van het inpassingsplan.
3. Inspreker pleit voor een directe aansluiting van de N345 en de N348. Dit kan bijdragen aan de ontsluiting van het gebied en de verkeersdoorstroming. Inspreker gaat graag met ons in gesprek.

4. Het gebied gelegen tussen de rondweg en De Teuge een agrarische functie heeft. Ten behoeve van deze functie, omwille van de bereikbaarheid van de agrarische gronden voor het landbouwverkeer en de afsluiting van de Baankstraat, wordt er tussen de Baankstraat en de Kanonsdijk een zogenaamd "karrenpad" aangelegd. Inspreker vraagt ervoor zorg te dragen dat dit "karrenpad" zodanig wordt ingericht dat daar alleen het landbouwverkeer gebruik van kan maken.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.

Ad 2.

De provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Zutphen onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg. De conclusies van dit onderzoek zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 3.

De provincie Gelderland voert momenteel onderzoek uit naar het knooppunt tussen de N345 en de N348 nabij Brummen. Over eventuele effecten op de verkeersstromen kunnen momenteel nog geen uitspraken worden gedaan. Over de uitkomsten gaat de provincie graag met u in overleg.

Ad 4.

Inspreker vraagt om ervoor te zorgen dat het 'karrenpad', die aangelegd wordt tussen de Baankstraat en de Kanonsdijk alleen gebruikt kan worden voor landbouwverkeer. Provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Zutphen onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van De Teuge. In dit onderzoek is ook het 'karrenpad' betrokken. De conclusies van dit onderzoek zijn verwoord in paragraaf 2.3. Het inpassingsplan maakt het mogelijk om dit "karrenpad" volledig in te richten als parallelweg ter ontsluiting van de Teuge 1. De provincie kiest in haar ontwerp voor een ontsluiting van de wijk via deze route. In de afweging om hiervoor te beslissen acht zij de verkeersveiligheid van groter belang dan de negatieve effecten die een volwaardige parallelweg heeft op het agrarisch gebruik van de aangrenzende percelen.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.35 Inspreker genoemd onder 35.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven dat:

1. Insprekers de zienswijzen die zijn ingediend door Wijkraad De Hoven en Actiecomité Noordtracé? Nee! geheel onderschrijven.
2. Insprekers de afsluiting van de Baankstraat voor autoverkeer niet zien zitten. De wijk is dan slecht of niet bereikbaar voor hulpdiensten bij calamiteiten op de Baankstraat.

Insprekers vragen de Baankstraat middels een tunnel of brug in ieder geval toegankelijk te laten voor bestemmingsverkeer.

3. Insprekers fel tegenstander zijn van een doorgaande weg tussen De Teuge I en II. Zij hebben bewust een huis gekocht in een autoluwe straat. Een alternatief voor de tunnel of brug, is het openstellen van de parallelweg.
4. Insprekers pleiten voor een natuurlijke geluidswal, zodat geluidsoverlast die de rondweg zal gaan geven, wordt verminderd.

#### *Beoordeling*

Ad 1.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar nr. 09 en nr. 14.

Ad 2.

De provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Zutphen onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van de wijk als gevolg van het realiseren van de rondweg. De conclusies van dit onderzoek zijn verwoord in paragraaf 2.3.

Ad 3.

Zie ad. 2

Ad 4.

Langs de rondweg ter hoogte van De Teuge is een geluidswal niet noodzakelijk. Zoals uit het akoestisch onderzoek volgt, wordt er op alle woningen in de Teuge, na realisatie van stil asfalt, voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. De voorkeurswaarde is dusdanig dat indien deze waarde niet wordt overschreden er geen hinder te verwachten valt.

Ook leidt de gecumuleerde geluidsbelasting niet tot extra hinder, zoals uit paragraaf 5.6.2 van het akoestisch onderzoek volgt.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.36      Inspreker genoemd onder 36.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven dat:

1. Insprekers de zienswijzen die zijn ingediend door Wijkraad De Hoven en Actiecomité Noordtracé?Nee! geheel onderschrijven.
2. Insprekers de afsluiting van de Baankstraat voor autoverkeer niet zien zitten. De wijk is dan slecht of niet bereikbaar voor hulpdiensten bij calamiteiten op de Baankstraat. Zij vragen de Baankstraat middels een tunnel of brug in ieder geval toegankelijk te laten voor bestemmingsverkeer.

3. Insprekers fel tegenstander zijn van een doorgaande weg tussen De Teuge I en II. Zij hebben bewust een huis gekocht in een autoluwe straat. Een alternatief voor de tunnel of brug, is het openstellen van de parallelweg.
4. Insprekers pleiten voor een natuurlijke geluidswal, zodat geluidsoverlast die de rondweg zal gaan geven, wordt verminderd.

#### *Beoordeling*

Deze zienswijze is identiek aan nr. 35. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar nr. 35.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.37        Inspreker genoemd onder 37.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven dat:

1. Insprekers zich excuseren voor het te laat indienen van de zienswijzen en vragen om de zienswijze alsnog mee te nemen.
2. Insprekers de zienswijzen die zijn ingediend door Wijkraad De Hoven en Actiecomité Noordtracé?Nee! geheel onderschrijven.
3. Insprekers zich het meest zorgen maken om de afsluiting van de Baankstraat voor autoverkeer. De wijk is dan slecht of niet bereikbaar voor hulpdiensten bij calamiteiten op de Baankstraat. Zij vragen de Baankstraat middels een tunnel of brug in ieder geval toegankelijk te laten voor bestemmingsverkeer.
4. Insprekers fel tegenstander zijn van een doorgaande weg tussen De Teuge I en II. Zij hebben bewust een huis gekocht in een autoluwe straat. Een alternatief voor de tunnel of brug, is het openstellen van de parallelweg.
5. Insprekers pleiten voor een natuurlijke geluidswal, zodat geluidsoverlast en fijnstof die de rondweg zal gaan geven, wordt verminderd.
6. Insprekers hebben nog steeds de voorkeur voor een zo zuidelijk mogelijk gelegen tracé.

#### *Beoordeling*

Deze zienswijze is op donderdag 20 november ingediend. Daarmee valt de zienswijze buiten de wettelijke termijn van zes weken. Er zijn geen bijzondere omstandigheden waardoor redelijkerwijs kan worden geoordeeld dat insprekers in verzuim zijn geweest (art. 6:11 Awb). Daarom zijn wij genoodzaakt om deze zienswijze buiten beschouwing te laten. Inhoudelijk wordt overigens in de beantwoording van andere zienswijzen ingegaan op de punten van inspreker.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

### **3.38        Inspreker genoemd onder 38.**

#### *Samenvatting*

In de zienswijze wordt aangegeven dat:

1. Insprekers niet overtuigd zijn van de nut en noodzaak van de rondweg, omdat er in hun ogen in relatief beperkte mate sprake is van doorgaand verkeer tussen Dieren en Voorst/Twello
2. Insprekers zich zorgen maken over toekomstige aanpassingen aan de kruising Baankstraat/rondweg. De aanpassing die in het plan zit tast hun woon- en leefklimaat aan. De geopperde aanpassingen genoemd in de pers zal dit nog verder aantasten.
3. Insprekers van mening zijn dat de rondweg onnodig dicht (85m) op hun woning is geprojecteerd, waardoor er geluidsoverlast is, verminderd woongenot en waardedaling van het huis. Zij vragen de weg daarom noordelijker aan te leggen.

#### *Beoordeling*

##### **Ad 1.**

Wij onderschrijven uw stelling niet dat er beperkt sprake is van doorgaand verkeer. Er zijn verschillende verkeerskundige studies uitgevoerd naar de nut en noodzaak voorafgaand aan het inpassingsplan. In het Milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar het doorgaand verkeer. Op basis van dit onderzoek concluderen wij dat ruim 80% van het verkeer op de N345 een bestemming heeft die buiten De Hoven ligt.

##### **Ad 2.**

Het klopt dat inspreker een hogere geluidsbelasting heeft op de gevel dan de situatie zonder rondweg. Hiervoor is in een separate procedure ook een hogere waarde aangevraagd. Deze aanvraag heeft gelijktijdig met het ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegen. De grondslag voor deze aanvraag is het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Hierin is tevens, in paragraaf 5.6.1, beschreven wat de akoestische gevolgen zijn ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelastingen. Hieruit volgt dat na realisatie van de rondweg de geluidsbelasting op twee gevels van de woning afneemt en op twee toeneemt. De afname wordt veroorzaakt doordat er minder verkeer op de Baankstraat komt te rijden. De toename bedraagt maximaal 4 dB en de afname maximaal 3 dB. Een verschil van 3 dB is net waarneembaar en vanaf 5 dB is er sprake van een duidelijk hoorbaar verschil. Aangezien de toename lager is dan 5 dB leidt de nieuwe situatie naar verwachting niet tot extra hinder.

In het MER zijn verschillende onderzoeken opgenomen over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze milieuthema's zijn vervolgens ook in combinatie onderzocht in de Gezondheid Effectstudie (GES). Uit deze studie blijkt dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan en dat de volksgezondheid niet in het geding is.

Daarnaast zal het afsluiten van de Baankstraat ervoor zorgen dat verkeer vanuit de Hoven niet meer langs de woning van inspreker kan rijden. Tevens is in het landschapsplan opgaande begroeiing opgenomen rondom het perceel van de inspreker, die zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van dit deel van het tracé.

Deze beide punten in combinatie met de uitkomsten uit de milieuonderzoeken leiden tot onze conclusie dat op het perceel van inspreker sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat na de aanleg van de rondweg.

Ad 3.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar ad. 2. Voor wat betreft de eventuele waardedaling van de woning wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder paragraaf 2.5 'planschade'.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

## **4. Overzicht wijzigingen**

Naar aanleiding van een aantal zienswijzen, waarin zorgen zijn geuit over de sociale veiligheid in de fietstunnels, is de plangrens van het inpassingsplan ter hoogte van de fietstunnel in de Baankstraat verruimd. Deze aanpassing maakt een meer open vormgeving van de fietstunnel mogelijk en komt daarmee de sociale veiligheid ten goede.

Naast de bovengenoemde aanpassing is in het inpassingsplan ook een ambtelijke wijziging doorgevoerd. Deze wijziging betreft het beperkt verruimen van de plangrens van het zuidelijk deel van het tracé, tussen de Kanonsdijk en de onderdoorgang Baankstraat, als gevolg van het verbreden van de sloten. Deze verbreding is noodzakelijk omdat de sloten in verband met de drainage dieper moeten worden aangelegd.

## **Bijlage 1 Verkeerskundige analyse ontsluiting De Teuge**

### **I Aanleiding**

De provincie Gelderland wil een rondweg om De Hoven realiseren om de doorstroming op de N345 en de leefbaarheid en barrièrewerking in De Hoven te verbeteren. Om dit te kunnen realiseren stelt zij een inpassingsplan op. In het najaar van 2014 heeft het ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegen. Hierop zijn 37 zienswijzen binnen de termijn ingediend. Veel zienswijzen gaan in op de bereikbaarheid van de wijk De Teuge aan de zuidzijde van De Hoven. In dit kader heeft de provincie Gelderland samen met de gemeente Zutphen een nadere analyse uitgevoerd naar de bereikbaarheid van deze wijk. Deze notitie gaat in op de resultaten van deze analyse.

### **II Probleembeschrijving**

De wijk De Hoven maakt onderdeel uit van de gemeente Zutphen en ligt volledig op de westoever van de IJssel. Deze wijk is ontstaan rond de oeververbinding naar Zutphen. Er zijn vier wegen rond De Hoven die leiden naar de oprit van de brug over de IJssel:

- Vliegendijk (IJsselstraat, richting het noordwesten);
- Weg naar Voorst (richting het westen);
- Baankstraat (richting zuiden);
- Kanonsdijk (richting zuiden).

Verder wordt de wijk doorsneden door de spoorlijnen van Zutphen naar Arnhem en Apeldoorn en begrenst de rivierdijk van de IJssel de kern aan de oostzijde.

Eén van de consequenties van het realiseren van de rondweg is de afsluiting van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer. Het gaat hierbij om de route tussen De Hoven en de Windheuvelstraat in het Buitengebied. Ter hoogte van deze kruising van de nieuwe rondweg met de Baankstraat, zal een fietstunnel worden aangelegd. Deze ongelijkvloerse verbinding is niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Dit zuidelijke gedeelte van De Hoven heeft hierdoor nog twee mogelijkheden het gebied te verlaten, namelijk via de Oude Kanonsdijk en de Baankstraat in noordelijke richting.

De realisatie van de rondweg en daarmee het afsluiten van de Baankstraat voor het doorgaande verkeer leidt tot een andere toedeling van het verkeer op het lokale netwerk. Op basis van de te verwachte verkeersintensiteiten en de nieuwe omrijafstanden leidt dit niet tot onoverkomelijke problemen. Het aantal woningen in de aanliggende wijken is beperkt waardoor ook het aantal vervoersbewegingen beperkt is.

De verkeersstructuur is wel kwetsbaar. De kwetsbaarheid zit in het feit dat zowel de ontsluiting via de Oude Kanonsdijk als de Baankstraat over smalle wegen plaats moet vinden. Op deze smalle gedeelten kunnen twee personenauto's elkaar met moeite passeren. In het geval er een vrachtwagen staat te lossen, een verhuishwagen staat te laden of een vuilniswagen zijn ronde doet, of auto's ongelukkig geparkeerd staan, zijn er geen mogelijkheden om een andere route te kiezen. Dit kan leiden tot vertragingen en ergernis.



Het realiseren van de rondweg om De Hoven levert in enige mate een barrière op (naast de spoorlijnen en de rivier). Een robuuste en betrouwbare ontsluiting van De Hoven 'Zuid' staat hiermee onder druk.



Figuur 1: Situatie De Hoven

### III Probleemanalyse

#### Functie

Afgezien van de IJsselbrug, zijn de Kanonstdijk en de Weg naar Voorst de belangrijkste ontsluitingswegen voor De Hoven en hebben verkeerskundig de belangrijkste functie. De overige wegen hebben zowel binnen als buiten de bebouwde kom de functie van erftoegangsweg. De Baankstraat wordt gebruikt door het fietsverkeer tussen Zutphen en Brummen. De Baankstraat heeft voor het gemotoriseerde verkeer de volgende functies:

- Ontsluitingsroute voor de wijk De Teuge en woningen Baankstraat ri. Brummen en Dieren;
- Ontsluitingsroute voor vrachtverkeer (vuilniswagen, verhuishagens en bevoorrading);
- Als verbindende schakel voor de buurtbus lijn 504 Zutphen - De Hoven - Eerbeek;

- 'Doorgaande' route voor het landbouwverkeer.
- Hulpdiensten

#### *Ontsluitingsfunctie De Teuge 1*

De ontsluiting van de uitbreidingswijk De Teuge is opgesplitst: het westelijke gedeelte (Teuge 1) is aangesloten op de Baankstraat en het oostelijke gedeelte (Teuge 2) sluit aan op de parallelweg van de Kanonsdijk. Er is geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen De Teuge 1 en 2.

#### **Vorm**

De Baankstraat is binnen de kom een smalle straat van circa 3,5 tot 4,5 meter die gebruikt wordt voor alle verkeerssoorten, parkeren en laden en lossen (van bijvoorbeeld de supermarkt). Enerzijds leidt de beperkte doorrijbreedte tot een lagere doorrijnsnelheid, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Anderzijds zorgen geparkeerde auto's en ladende vrachtwagens voor oponthoud voor fietsers en is daarmee minder comfortabel te berijden. Op het eerste gedeelte ontbreekt een voetpad. Voetgangers dienen de rijbaan te gebruiken. In de buurt van De Teuge 1 wordt het profiel breder, en wisselen eenzijdige en tweezijdige smalle trottoirs en parkeerhavens elkaar af.

#### **Gebruik**

##### *Intensiteiten*

Er zijn geen verkeerstellingen bekend. Gezien het aantal woningen langs de Baankstraat en De Teuge 1 (circa 185), wordt dit aantal geschat op 1.200 ritten per etmaal.

##### *Vrachtwerverkeer*

Vuilniswagens, verhuishwagens en bevoorradingswagens zijn grote motorvoertuigen en kunnen moeilijk manoeuvreren in de smalle straten van De Hoven. Deze voertuigen kunnen de Baankstraat en aanliggende straten in de huidige situatie verlaten, zonder te hoeven keren. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Deze vrachtwagens kunnen namelijk eenvoudig rechtdoor rijden. Via de Baankstraat en de Windheuvelstraat is de Kanonsdijk te bereiken. Door aanleg van de rondweg, ontstaat een doodlopende weg voor het gemotoriseerde verkeer. In dat geval is keren onvermijdelijk.

Kerende (en daarmee achteruit rijdende) vrachtwagens voeren manoeuvres uit, die met name in verblijfsgebieden ongewenst zijn. Deze brengen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. De chauffeurs hebben dan minder zicht op spelende kinderen en / of fietsers die zich achter de vrachtwagen kunnen bevinden.

##### *Buurtbus lijn 504*

Buurtbus lijn 504 een uurdienst met een kleine bus, die nu via de Baankstraat en Windheuvelstraat naar het buitengebied en Eerbeek rijdt. Bij het knippen van de Baankstraat, kan de buurtbus niet meer doorrijden, en zal omgeleid moeten worden via de Kanonsdijk. De halte Achterhoven in De Hoven kan dan niet meer aangedaan worden.

##### *Landbouwverkeer*

Er is sprake van incidenteel landbouwverkeer tussen De Hoven en het buitengebied in Brummen. De verwachting is, dat de meeste herkomsten en bestemmingen van dit

landbouwverkeer, aan de westzijde liggen van het rondweg tracé. Dit verkeer gebruikt de Baankstraat dus alleen als 'doorgaande' verbinding naar bv. de Weg naar Voorst of de Vliegendijk.

#### *Hulpdiensten*

De brandweer heeft als (ongeschreven) regel om een object (pand) van twee zijden te kunnen bereiken, zodat indien een van de twee routes geblokkeerd is, via de andere route uitgerukt kan worden. Bij het knippen van de Baankstraat, is dat niet meer mogelijk.

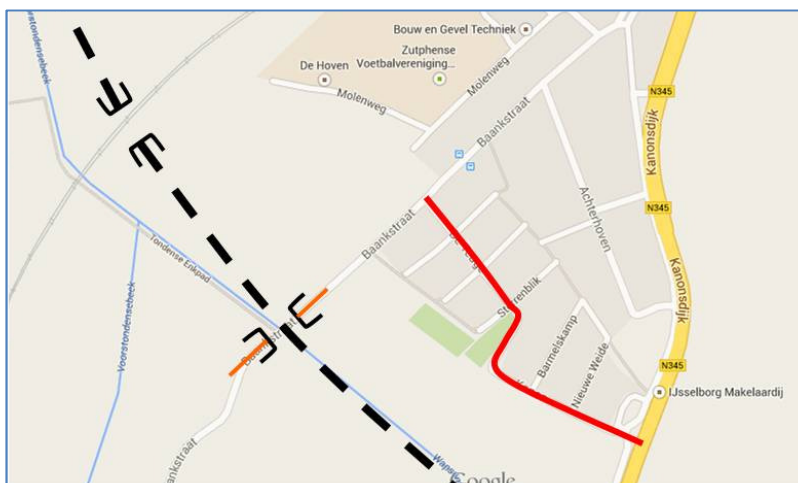
## **IV Mogelijke oplossingen**

Voorafgaand is aangegeven dat de bereikbaarheid van de wijk De Teuge niet optimaal door het afsluiten van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer. Om de bovenstaande knelpunten op te lossen, zijn 2 varianten onderzocht:

1. Erftoegangsweg Baankstraat - De Teuge - Kanon;
2. Erftoegangsweg Baankstraat - Wapsumsestraat.

### **Variant 1 Erftoegangsweg Baankstraat - De Teuge - Kanon**

In deze variant wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Er wordt een directe verbinding tussen De Teuge 1 en De Teuge 2 gerealiseerd tussen de straat De Teuge en de straat Kanon (zie figuur 2). Het verkeer wordt hierdoor gelijkmatiger over De Hoven Zuid verdeeld. De straten De Teuge en Kanon zijn van voldoende breedte om het extra verkeer te verwerken. Wel dient, ter hoogte van het kunstwerk naast de speelplaats in het midden van de wijk De Teuge, een nieuwe verbinding gerealiseerd te worden.



Figuur 2: Variant 1: Erftoegangsweg Baankstraat - De Teuge - Kanon

#### *Voordelen:*

- Er ontstaat een doorgaande verkeersstructuur, die het verkeer evenwichtiger over de wijk verdeelt;
- De nieuwe verbinding is voldoende breed;
- Vrachtwagens kunnen rechtdoor rijden en hoeven niet te keren op de Baankstraat, waarmee verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer wordt voorkomen;

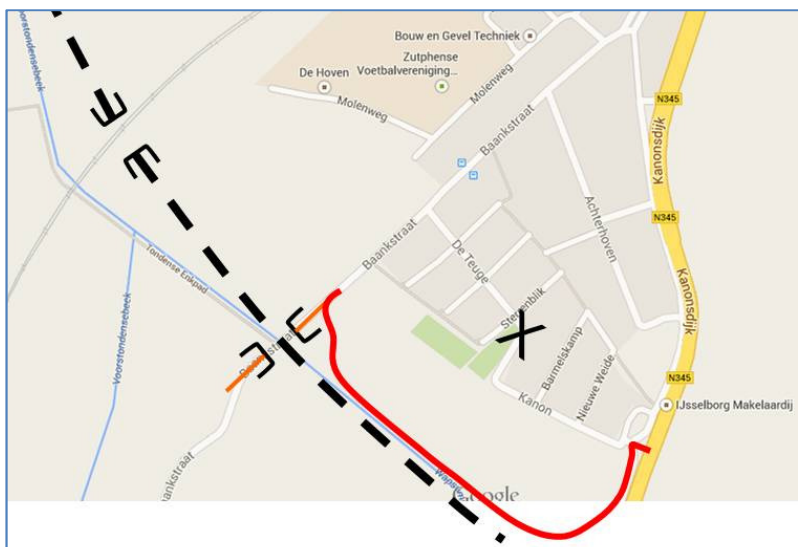
- De buurtbus kan rechtdoor rijden en hoeft niet te keren, waardoor halte Achterhoven in gebruik kan blijven
- Hulpdiensten kunnen hun bestemming vanuit twee richtingen bereiken, en hoeven niet in voorkomende gevallen gebruik te maken van de landbouwweg langs de rondweg;
- Er dient nauwelijks nieuwe infrastructuur aangelegd te worden;

*Nadelen:*

- Vrachtwagens rijden langer dan in huidige situatie door verblijfsgebied;
- Speelplaats De Teuge wordt verkleind en doorsneden;
- Voor woningen aan een gedeelte van de Baankstraat (nr. 53 tot en met 71), dient vuilniswagen alsnog te keren.
- Verkeersintensiteit op het Kanon neemt toe.

**Variant 2: Erftoegangsweg Baankstraat - Wapsumsestraat.**

De tweede oplossingsrichting bestaat uit het opwaarderen van een voorziene erftoegangsweg, die bedoeld is om een particulier (landbouw) perceel te ontsluiten. Deze zou dan verbreed dienen te worden naar circa 5,5 meter, zodat een landbouwvoertuig of vrachtwagen een tegemoetkomende auto kan passeren. In vergelijking met de andere varianten is de omrijdafstand van deze variant iets groter. Echter, de verkeersdruk voor de wijk de Teuge neemt af.



Figuur 3: Variant 2: Erftoegangsweg Baankstraat - Wapsumsestraat.

*Voordelen:*

- Vrachtwagens kunnen rechtdoor rijden en hoeven niet te keren;
- De verkeersstructuur blijft robuust, het verkeer wordt evenwichtiger over de wijk verdeeld;
- Verkeersintensiteit in De Teuge blijft gelijk;
- Geen doorgaand vrachtverkeer door De Teuge;

- Vrachtwagens kunnen rechtdoor rijden en hoeven niet te keren op de Baankstraat, waarmee verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer wordt voorkomen;
- De buurtbus kan rechtdoor rijden en hoeft niet te keren, waardoor halte Achterhoven in gebruik kan blijven;
- Hulpdiensten kunnen hun bestemming vanuit twee richtingen bereiken, en hoeven niet in voorkomende gevallen gebruik te maken van de landbouwweg langs de rondweg.

*Nadelen:*

- Er dient nieuwe infrastructuur aangelegd te worden;
- Omrijdstand in vergelijking met variant 1 is iets hoger;
- Negatief effect op het aangrenzende landbouwperceel.

**V Conclusie**

Met de realisatie van de rondweg wordt de Baankstraat doorsneden. Deze weg is niet langer meer toegankelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Om de wijk goed bereikbaar te houden zijn twee mogelijke nieuwe ontsluitingsstructuren beschouwd.

De eerste mogelijkheid betreft het opheffen van de “knip” die de Teuge 1 van de Teuge 2 scheidt. De tweede mogelijkheid betreft het afwikkelen van het verkeer via een parallelweg noordelijk van de nieuwe rondweg.

Onderstaand zijn de effecten samengevat van beide oplossingsrichtingen. Deze varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de situatie zonder maatregelen.

|                                                                    | <b>Opheffen knip</b> | <b>Parallelweg</b> |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|
| <b>Robuustheid netwerk</b>                                         | Grote verbetering    | Grote verbetering  |
| <b>Bereikbaarheid auto</b>                                         | Verbetering          | Verbetering        |
| <b>Toegankelijkheid Vrachtverkeer</b>                              | Verbetering          | Verbetering        |
| <b>Toegankelijkheid Buurtbus</b>                                   | Verbetering          | Verbetering        |
| <b>Toegankelijkheid Hulpdiensten</b>                               | Verbetering          | Verbetering        |
| <b>Leefbaarheid Baankstraat<br/>(verkeersveiligheid, overlast)</b> | Grote verbetering    | Grote verbetering  |
| <b>Leefbaarheid wijk<br/>(verkeersveiligheid, overlast)</b>        | Verslechtering       | Nauwelijks effect  |
| <b>Functioneren landbouwpercelen</b>                               | Nauwelijks effect    | Verslechtering     |
| <b>Kosten</b>                                                      | Laag                 | Hoog               |

Ten opzichte van de situatie zonder maatregelen bieden beide varianten een verbetering van het verkeersnetwerk en de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor autoverkeer, vrachtverkeer, de buurtbus en hulpdiensten. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de Baankstraat is beter, omdat de verkeerstoename beperkt wordt en er geen sprake is van vrachtwagens, vuilniswagens en ander zwaar verkeer dat dient te keren.

Op drie punten onderscheiden de varianten zich van elkaar:

1. Leefbaarheid van de wijk

Variant 1, het opheffen van de knip tussen De Teuge 1 en 2 zorgt voor meer druk op de leefbaarheid van de wijk (verkeersveiligheid, overlast) dan variant 2, het afwikkelen van het verkeer via een parallelweg.

2. Functioneren landbouwpercelen

Variant 2 betekent een verslechtering van het functioneren van de landbouwpercelen ten zuiden van de wijk. De landbouwweg die aanvankelijk uitsluitend bedoeld was voor verkeer van en naar de percelen wordt bij deze variant ook gebruikt voor het ontsluitende verkeer. Dit heeft effect op ruimtegebruik en beheer. De weg zal schoon gehouden moeten worden om de verkeersveiligheid te borgen. Ook kan er schade aan de gewassen ontstaan.

3. Kosten

De kosten voor het realiseren van een doorsteek tussen De Teuge 1 en 2 zijn beduidend lager dan de kosten voor het opwaarderen van de landbouwweg tot volwaardige parallelweg.

## **VI Advies**

Op basis van de analyse en de effecten wordt in het belang van de leefbaarheid van de wijk voorgesteld om de reeds opgenomen mogelijkheid in het inpassingsplan voor een parallelweg, zodanig uit te voeren dat deze geschikt wordt gemaakt voor de ontsluiting van de Teuge.